

Investigación sobre el no uso o mal uso de los elementos de retención y protección desde las redes sociales

Estudio encargado por la Dirección General de Tráfico
Nº de Expediente: 0100DGT21404



**social
noise**

**Estudio realizado por:
Ángel Gordo López**

**Pilar Parra Contreras
Sergio D'Antonio Maceiras**

**Desarrollo creativo y técnico
en redes sociales:
Social Noise, S.L.**

**Revisión metodológica:
Igor Sádaba**

**Colaboración en trabajo de campo:
Luis Ahijado del Valle**

Madrid, diciembre 2012



**social
noise**



CIBERSOMOSAGUAS
cultura digital y movimientos sociales



DGT
Dirección General
de Tráfico



RESUMEN EJECUTIVO

Esta investigación aborda las actitudes y estilos de conducción de riesgo relacionados con el mal uso o no uso de los sistemas de protección y retención (cinturón de seguridad, casco y Sistemas de Retención Infantil – SRI). Para ello propone un uso novedoso de la red social *Facebook* como fuente de datos que, a través de un breve cuestionario *online*, permita obtener información general de los conductores (edad, sexo, nivel de estudios, profesión, etc.) y su comportamiento respecto al uso de los sistemas de retención y protección. Además, el entorno de Facebook también permite acceder a la información registrada en los perfiles de los usuarios y producida espontáneamente por ellos mismos como expresión de sus intereses, gustos y preferencias («Me gusta» o «likes»).

En ese sentido, los objetivos generales de este estudio encargado por la Dirección General de Tráfico al grupo de investigación Cibersomosaguas de la Universidad Complutense de Madrid¹, en colaboración con la empresa Social Noise S.L., agencia española líder en comunicación y marketing en redes sociales², han sido respectivamente (i) identificar los perfiles sociodemográficos de los conductores que conducen por las vías españolas con mayor prevalencia en el no uso o mal uso de sistemas de protección y retención (cinturón, sistemas de retención infantil, casco, etc.) a partir de estudios relevantes e informes especializados; (ii) profundizar en el conocimiento de las características socioculturales y actitudinales de estos grupos de conductores, usuarios de turismos, furgonetas y motocicletas, a partir de la expresión de sus preferencias socioculturales y de ocio o gusto registradas en sus perfiles de Facebook; (iii) establecer una caracterización de estos grupos de riesgo y (iv) proporcionar un ejemplo de aplicación móvil para el desarrollo de una campaña destinada a uno de los grupos de riesgo identificados.

Los objetivos de la investigación están en consonancia con distintas áreas y líneas de investigación contempladas en el Plan Estratégico 2013-2016 de la DGT, en lo que respecta al estudio descriptivo y cualitativo de las características de grupos con mayor incidencia en conductas de riesgo. Estos objetivos también se acogen a la propuesta transversal del Plan Estratégico en lo referente a las desigualdades sociales existentes y reproducidas en torno a la movilidad y la siniestralidad vial.

La investigación se enmarca en una perspectiva de análisis sociocultural de la seguridad vial y la movilidad e incorpora estrategias propias del “marketing social” en las redes sociales (web 2.0) para la obtención de datos y líneas de intervención y sensibilización más participativas y de probado impacto.

La aplicabilidad de este tipo de enfoques radica en su complementariedad con las principales investigaciones y líneas de intervención actuales en el ámbito de la conducción segura y, en particular, en lo referente a las normativas internacionales de sistemas de retención y

¹ www.cibersomosaguas.net

² <http://web.socialnoise.com/>



**social
noise**



CIBERSOMOSAGUAS
cultura digital y movimientos sociales



protección. El estudio de las dimensiones socioculturales de los grupos de riesgo aporta datos de gran interés para el diseño de campañas y estrategias de sensibilización específicas destinadas a “saber llegar” a estos mismos grupos a través de sus preferencias y gustos, y “saber comunicar”, desde sus propios códigos, los beneficios asociados a los hábitos y comportamientos viales seguros.



ÍNDICE DE CONTENIDOS

RESUMEN EJECUTIVO	3
ÍNDICE DE TABLAS	7
ÍNDICE DE GRÁFICOS	¡ERROR! MARCADOR NO DEFINIDO.
ÍNDICE DE FIGURAS	7
INTRODUCCIÓN	11
ANTECEDENTES Y ESTADO DE LA CUESTIÓN	13
El modelo sociocultural: presencia internacional y adscripciones disciplinares	14
Los modelos de salud y las nuevas tecnologías (e-health)	15
REDES SOCIALES Y PRODUCCIÓN DE DATOS	17
Herramientas y recursos claves de las redes sociales en Internet	18
OBJETIVOS	20
ACTIVIDADES REALIZADAS	21
SOCIODEMOGRAFÍAS DEL NO USO O MAL USO DE LOS ELEMENTOS DE RETENCIÓN Y PROTECCIÓN	23
Conductores de automóviles: Cinturón de seguridad	23
Turismos y furgonetas: Sistemas de retención infantil (SRI)	29
Ciclomotores y motocicletas: Casco	31
Perfiles de riesgo de los motoristas Europeos / SARTRE4	32
Perfiles de riesgo de motoristas en España	35
Índice de exposición al riesgo de los colectivos de motoristas españoles	37
METODOLOGÍA	38
Caracterización de los perfiles teóricos de riesgo	39
Elaboración del cuestionario	44
Cuestionario dirigido a usuarios de automóviles	45
Cuestionario dirigido a usuarios de ciclomotores y motocicletas	48
Aplicación del cuestionario <i>online</i> a través de Facebook	51
Diseño y desarrollo creativo de la campaña «¿Tú qué conduces?»	53
Elaboración de la base de datos obtenida	58
Archivo con las características básicas de los usuarios y las respuestas del cuestionario	58
Archivo con las páginas favoritas de los usuarios («Me gusta»)	59
Caracterización de las muestras	59
Muestra de conductores de automóviles	59
Muestra de conductores de ciclomotores y motocicletas	61
ANÁLISIS	63
Identificación de grupos de riesgo: uso del cinturón de seguridad	64
Identificación de grupos de riesgo: Sistemas Retención Infantil (SRI)	77



Identificación de grupos de riesgo: Uso del casco	81
CONCLUSIONES Y APLICACIONES	87
Primeras Conclusiones: comparativa sociodemográfica entre los perfiles teóricos de riesgo y la muestra empírica	88
Principales diferencias entre los perfiles teóricos y empíricos de riesgo: Uso de cinturón de seguridad	88
Principales diferencias entre los perfiles teóricos y empíricos de riesgo: Uso de los Sistemas de Retención Infantil (RSI)	90
Principales diferencias entre los perfiles teóricos y empíricos de riesgo: Uso de casco	92
Segundas Conclusiones: Caracterización sociocultural de los grupos de riesgo	94
Caracterización sociocultural de los grupos de riesgo en función del uso del cinturón de seguridad	95
Caracterización sociocultural de los grupos de riesgo en función del uso de los Sistemas de Retención Infantil (SRI)	97
Caracterización sociocultural de los grupos de motoristas que usan o no usan el casco siempre	98
Posibles aplicaciones: Campaña «Ponte el cinturón» basada en una aplicación móvil	100
RECOMENDACIONES	105
BIBLIOGRAFÍA	107
ANEXO I: PROPUESTA DE ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE PERFILES DE RIESGO EN MOTORISTAS (SARTRE4)	111
ANEXO II: CUESTIONARIOS	123
Cuestionario para conductores de coches	123
Cuestionario para conductores de motocicletas	126
ANEXO III: BASES LEGALES	129
ANEXO IV: ANÁLISIS	138
Muestra de conductores de coche y uso de sistemas de retención	138
Tablas para la caracterización sociodemográfica de la muestra de conductores de coche (variables principales)	138
Tablas sobre frecuencia de uso de cinturón en diferentes vías para todos los conductores de coche.	140
Tablas dicotomizadas (reducidas a dos opciones: siempre/no siempre) sobre frecuencia de uso de cinturón en diferentes vías	141
Tablas de contingencia (cruces de frecuencias para dos variables cualitativas) entre la Frecuencia de uso de cinturón en Autopista/Autovía (como representativa de las diferentes vías) y las variables hábitat y número de hijos y medidas de asociación entre ellas (chi cuadrado)	142
Gráfico de análisis de correspondencias simple entre la frecuencia de uso de cinturón (autopistas/autovías) y nivel educativo de la persona para representar la asociación entre los valores o categorías de ambas variables	144



Información sobre la aplicación del análisis factorial (componentes principales) para generar un único factor de uso de cinturón a partir de las cuatro preguntas sobre su uso en las diferentes vías: pertinencia (pruebas), varianza explicada general y comunalidades de las variables (varianza explicada por el factor de cada una de ellas).	145
Datos sobre el análisis de conglomerados o clusters: centros iniciales, historial de iteraciones, cantidad de casos en cada cluster, centros finales.	146
Caracterización de grupos en base al uso del cinturón de seguridad	148
Comparación y caracterización extensa de los grupos de riesgo: cinturón de seguridad	148
Comparación y caracterización extensa de los grupos de riesgo: SRI	150
Datos completos de los grupos de riesgo: cinturón de seguridad	153
Caracterización de grupos en base al uso del casco	158
Comparación y caracterización extensa de los grupos de riesgo: casco	158
Datos completos de los grupos de riesgo: casco	159

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Esquema de representación gráfica de la aplicación	16
Figura 2: Ejemplo de juego interactivo (gamificación) en campañas de concienciación sobre los efectos de las drogas.	19
Figura 3: Sección de configuración de anuncios/campañas publicitarias en Facebook para la captación de públicos objetivos en función de variables básicas de segmentación	52
Figura 4: Pantalla de Inicio	101
Figura 5: Pantalla de Bienvenida	101
Figura 6: Pantalla "cámara cinturón" (I)	101
Figura 7: Pantalla "cámara cinturón" (II)	101
Figura 8: Pantalla Mapa (I)	102
Figura 9: Pantalla Mapa (II)	102
Figura 10: Pantalla Estadísticas	103
Figura 11: Estado de las Carreteras	103
Figura 11: Pantalla "cupones"(I)	104
Figura 12: Pantalla "cupones"(II)	104

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Uso del cinturón de seguridad en asientos delanteros.	24
Gráfico 2: Uso del cinturón por grupos de edad y sexo.)	27
Gráfico 3: Uso de dispositivos de retención infantil según tipo de vehículo por edad .	30
Gráfico 4: Distribución de la muestra de conductores de turismos y furgonetas en función del estado civil	61
Gráfico 5: Distribución de la muestra de conductores de turismos y furgonetas en función de la situación laboral	61



Gráfico 6: Distribución de la muestra de conductores de motocicletas y ciclomotores en función de la edad	62
Gráfico 7: Distribución de la muestra de conductores de motocicletas y ciclomotores en función del tipo de ciclomotor o motocicleta	62
Gráfico 8: Uso de la moto para ir a trabajar	62
Gráfico 9: Distribución de la muestra de conductores de ciclomotores y motocicletas en función del hábitat	62
Gráfico 10: Distribución del uso de cinturón de seguridad (dicotomizado) por parte de la muestra de conductores de automóviles y furgonetas en función del tipo de vía	64
Gráfico 11: Comparativa del uso del cinturón de seguridad (“% siempre”) en las distintas vías de los grupos de riesgo de conductores de automóviles y furgonetas adultos	66
Gráfico 12: Comparativa del uso del cinturón de seguridad (“% siempre”) en las distintas vías de los grupos de riesgo de conductores de automóviles y furgonetas jóvenes	66
Gráfico 13: Nivel de uso del cinturón de los grupos de riesgo en autopista en función de su nivel educativo	67
Gráfico 14: Porcentaje de uso de los Sistemas de Retención Infantil (SRI)	78
Gráfico 15: Porcentaje de uso de los SRI en función de los perfiles de riesgo/conglomerados	78
Gráfico 16: Frecuencia dicotomizada del uso (“siempre”) y no uso (“no siempre”) del casco en las distintas vías	81

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Ranking 5 primeras causas de muerte, España 2010.	12
Tabla 2: Uso del cinturón de seguridad por los ocupantes del vehículo.	25
Tabla 3: Resultados de la Campaña de Observación-DGT.	25
Tabla 4: Porcentaje de víctimas mortales que no utilizaban accesorio de seguridad 2000-2011.	26
Tabla 5: Porcentajes de uso y no uso del cinturón de seguridad por parte de todos los ocupantes, en media semanal, por estratos. Diferenciando por tipo de vehículo y sexo del conductor.	28
Tabla 6: Porcentajes de uso y no uso de SRI por parte de todos los ocupantes, en media semanal, por estratos.	29
Tabla 7: Género y edad de los motoristas, y estado civil (%).	32
Tabla 8: Caracterización de los cuatro grandes perfiles de motoristas en Europa.	34
Tabla 9: Caracterización de los tres perfiles de riesgo de la muestra de motoristas españoles en SARTRE 4 en función de los principales factores.)	36
Tabla 10: Caracterización de los perfiles de riesgo de los motoristas según el estudio APLUS-IDIADA/DGT (2010)	37
Tabla 11: Nivel de Exposición al riesgo de los motoristas en España.	38
Tabla 12: Resumen de perfiles teóricos de riesgo	40
Tabla 13: Perfiles teóricos de riesgo automóviles (turismos y furgonetas). Uso del cinturón	41
Tabla 14: Perfiles teóricos de riesgo ciclomotores y motocicletas. Uso del casco	43
Tabla 15: Perfiles teóricos de riesgo automóviles. Usos de sistemas de retención infantil (SRI)	44
Tabla 16: Variables de segmentación a través de Facebook	51
Tabla 17: Universo de usuarios en Facebook de la campaña «¿Tú qué conduces?»	52
Tabla 18: Archivos obtenidos a través de la explotación de datos obtenidos en Facebook	58
Tabla 19: Ficha técnica de la muestra para conductores de automóviles	60
Tabla 20: Análisis descriptivo resumen de las principales categorías de “me gustas” y sus frecuencias. Cinturón	68
Tabla 21: Uso del cinturón en distintas vías. Grupo de adultos de riesgo alto cinturón	69



Tabla 22: Características socioeconómicas y laborales. Grupo de adultos de riesgo alto cinturón	70
Tabla 23: Páginas frecuentes de gustos y preferencias de consumo y ocio.	71
Tabla 24: Uso del cinturón en distintas vías. Grupo de jóvenes de riesgo bajo cinturón	71
Tabla 25: Características socioeconómicas y laborales. Grupo de jóvenes de riesgo bajo cinturón	72
Tabla 26: Páginas frecuentes de gustos y preferencias de consumo y ocio. Grupo de jóvenes de riesgo bajo cinturón	73
Tabla 27: Uso del cinturón en distintas vías. Grupo de jóvenes de riesgo alto	73
Tabla 28: Características socioeconómicas y laborales. Grupo de jóvenes de riesgo alto	74
Tabla 29: Páginas frecuentes de gustos y preferencias de consumo y ocio. Grupo de jóvenes de riesgo alto	75
Tabla 30: Uso del cinturón en distintas vías. Grupo de adultos de riesgo bajo	76
Tabla 31: Características socioeconómicas y laborales. Grupo de adultos de riesgo bajo	76
Tabla 32: Páginas frecuentes de gustos y preferencias de consumo y ocio. Grupo de adultos de riesgo bajo	77
Tabla 33: Caracterización resumen de los grupos de riesgo en el uso de SRI	80
Tabla 34: Análisis descriptivo resumen de las principales categorías de "me gustas" y sus frecuencias. Casco	83
Tabla 35: Caracterización resumen de los grupos de riesgo en el uso del casco	85
Tabla 36: Comparación de las principales páginas favoritas de quienes "No siempre usan casco"	86
Tabla 37: Perfiles teóricos de riesgo, turismos y furgonetas. Uso del cinturón	89
Tabla 38: Comparación perfiles teóricos iniciales y perfiles empíricos finales. Uso del cinturón	90
Tabla 39: Perfiles teóricos de riesgo. Usos de sistemas de retención infantil (SRI)	91
Tabla 40: Comparación perfiles teóricos iniciales y perfiles empíricos finales. Uso de SRI	92
Tabla 41: Perfiles teóricos de riesgo ciclomotores y motocicletas. Uso del casco	93
Tabla 42: Comparación perfiles teóricos iniciales y perfiles empíricos finales. Uso de casco	94



social
noise



CIBERSOMOSAGUAS
cultura digital y movimientos sociales



Dirección General
de Tráfico



INTRODUCCIÓN

Durante los últimos años las ciencias sociales han empezado a manifestar un creciente interés en el nivel de exposición y riesgo de los distintos grupos sociales ante las grandes tragedias y catástrofes. Sin embargo son escasos los estudios que permiten comprender a qué es debido que en los accidentes de tráfico unas personas resulten ilesas o ligeramente lesionadas y otras fallezcan o tengan mayor probabilidad de fallecer dependiendo de su procedencia socioeconómica y cultural (Factor *et al.*, 2010).

En un estudio previo reparamos en los diferentes niveles de exposición al riesgo vial en España en función de la procedencia sociocultural (Gordo, Parra y Heiber, 2011). Según las estadísticas consultadas, los españoles tenían una probabilidad significativamente inferior de morir en un accidente de tráfico que otros grupos de población residentes en España.³ Entre estos grupos estaban incluidos rumanos, ecuatorianos, bolivianos o búlgaros. La distribución actual de la incidencia de las personas fallecidas en función de los diferentes grupos de edad también muestra rasgos sociodemográficos relevantes.

Con datos consolidados a 30 días, en 2010 los accidentes de tráfico supusieron el 0,6% del total de fallecimientos en nuestro país (382.047 fallecidos, 0.6% tráfico), siendo la primera causa externa de mortalidad entre las personas de 15-24 años (23,6%) y de 25-34 años (13,9%), la segunda causa externa en el grupo de edad de 1-14 años (8,9%) y de 35-44 años (5,2%), la tercera causa en el grupo de 45-64 años (1,8%) y, por último, la cuarta causa en el grupo de 55-64 años (0,8%) (Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, 2012) (Tabla 1).

³ Estadísticas basadas en informes de la DGT, SARTRE3, Fundación AUDI, ARAG, INTRAS (Universidad de Valencia), OCDE-ECMT, FITSA, ALTRAN y CNAE.



Menos de 1 año	De 1 a 14	De 15 a 24	De 25 a 34	De 35 a 44	De 45 a 54	De 55 a 64	De 65 a 74	de 75 a 84	85+
1 (80,5%) Resto de Enfermedades, incluye anomalías congénitas	1 (27,6) Tumores	1 (49,6) Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (23,6)	1 (41,2) Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (13,9)	1 (29,6) Tumores	1 (45,4) Tumores	1 (53,4) Tumores	1 (45,4) Tumores	1 (31,7) Enfermedades del sistema circulatorio	1 (39,2) Enfermedades del sistema circulatorio
2 (5,9) Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	2 (22,7) Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (8,9)	2 (16,7) Tumores	2 (19,1) Tumores	2 (24,3) Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (5,2)	2 (17,7) Enfermedades del sistema circulatorio	2 (19,7) Enfermedades del sistema circulatorio	2 (24,6) Enfermedades del sistema circulatorio	2 (28,8) Tumores	2 (13,9) Tumores
3 (3,5) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	3 (9,0) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	3 (7,5) Enfermedades del sistema circulatorio	3 (10,2) Enfermedades del sistema circulatorio	3 (14,3) Enfermedades del sistema circulatorio	3 (9,6) Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (1,8)	3 (6,2) Enfermedades del sistema digestivo	3 (7,9) Enfermedades del sistema respiratorio	3 (11,3) Enfermedades del sistema respiratorio	3 (13,6) Enfermedades del sistema respiratorio
4 (2,3) Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas	4 (5,7) Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	4 (6,5) Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	4 (6,6) Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	4 (7,5) Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	4 (8,0) Enfermedades del sistema digestivo	4 (4,5) Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (0,8)	4 (5,2) Enfermedades del sistema digestivo	4 (5,9) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	4 (6,7) Trastornos mentales y del comportamiento
5 (1,9) Causas externas de mortalidad Accidentes de tráfico (0,5)	5 (4,9) Enfermedades del sistema circulatorio	5 (6,3) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	5 (5,1) Enfermedades del sistema respiratorio	5 (6,4) Enfermedades infecciosas y parasitarias	5 (5,2) Síntomas, signos y hallazgos anormales clínicos y de laboratorio, no clasificados en otra parte	5 (4,5) Enfermedades del sistema respiratorio	5 (3,5) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos	5 (4,9) Enfermedades del sistema digestivo	5 (5,9) Enfermedades del sistema nervioso y de los órganos de los sentidos

Tabla 1: Ranking 5 primeras causas de muerte, España 2010.

Fuente: Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible (2012: 12)

Estudios e informes recientes también arrojan información sobre los nuevos perfiles de las víctimas de accidente de tráfico. Hasta hace bien poco la asociación «joven-siniestralidad» era un binomio indisoluble en lo referente a la siniestralidad vial. No obstante las estadísticas muestran que esta tendencia coexiste actualmente con otros grupos de mayor edad con un creciente nivel de exposición al riesgo como es el caso de trabajadores en edades comprendidas entre los 45-54 años (véase Tabla 1) quienes, en su mayoría, como señala la Directora de la DGT, *sufren el siniestro en su quehacer cotidiano, yendo o viniendo del trabajo*.⁴ Esta caracterización de los grupos de riesgo emergentes encuentra correspondencia cada vez más con un perfil de conductor, en su mayoría hombres —aunque con una progresiva incorporación de las mujeres— con estudios básicos y profesiones no cualificadas, en paro, inactivos o con malas condiciones sociolaborales, accidentados al ir o volver del trabajo dentro del horario laboral, tanto en coches, como en furgonetas y motocicletas. Estas tendencias difícilmente permiten ignorar las cuestiones socioculturales y económicas en lo referente a la movilidad social y la siniestralidad vial como uno de sus principales efectos colaterales.

⁴ Entrevista a María Seguí, “La DGT apuesta por la investigación para reducir la siniestralidad vial”, El Mundo, sábado 17 de noviembre de 2012, sección Motor, pág. 47.



En el ámbito urbano las investigaciones y políticas en materia de seguridad vial en nuestro país se han centrado en la configuración del espacio público, las características del tráfico a motor y el comportamiento de las personas que tienen un mayor riesgo de sufrir lesiones en caso de accidente de tráfico (el 40% de los muertos en el ámbito urbano no llevaban puesto el cinturón de seguridad – Nota de Prensa DGT, 2012). Según un estudio del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial (2011a) la caracterización de los grupos vulnerables en el ámbito urbano *está relacionada fundamentalmente con su interacción en el espacio urbano con los medios de transporte a motor [...] así como con diversos factores vinculados al **diseño de la vía pública** y la **gestión de la movilidad*** (ibid., 5 – énfasis añadido).

Tampoco es habitual que los estudios oficiales sobre los sistemas de protección y retención reparen en la importancia de las diferencias socioculturales. La mayoría de estos estudios hacen referencia omisa a cualquier aspecto que se aleje de los “hechos” totalmente medibles, evidentes, en fin, técnicos.⁵ Por el contrario, la perspectiva que adoptamos invita a considerar factores socioculturales concurrentes en torno a la vulnerabilidad y en los niveles de exposición al riesgo.

En esta investigación partimos del supuesto de que a la hora de abordar la falta de uso o el mal uso de los sistemas de protección y retención por parte de grupos de conductores específicos, precisamos de análisis que combinen variables básicas (edad, género, hábitat) y niveles de exposición al riesgo con el estudio de las principales dimensiones socioeconómicas y culturales de dichos grupos.

ANTECEDENTES Y ESTADO DE LA CUESTIÓN

A finales de los años setenta William Haddon permitió identificar y corregir las principales deficiencias de diseño y los errores en la conducta que contribuyen a los accidentes de tráfico. Desde entonces han sido numerosas las investigaciones que han atribuido un gran peso a las diferencias individuales en relación a la mayor o menor propensión que tenemos las personas a sufrir un accidente. También han sido extensos los trabajos que han profundizado en la identificación de variables de personalidad, aspectos motivacionales y procesos cognitivos (Tortosa *et al.*, 2003; López-Araujo *et al.*, 2007; OCDE, 2006).

En el ámbito de la prevención general y de la intervención se ha empezado a plantear la necesidad de relegar el enfoque centrado en el individuo y dar preferencia a una perspectiva más social. Estos enfoques han servido de complemento y superación de los modelos más cognitivistas basados en el “factor humano” ampliamente utilizados para analizar el comportamiento de los conductores en relación a despistes o errores.⁶ También han servido como referente para cuestionar políticas institucionales sobre Seguridad Vial, como las conocidas

⁵ Véase, por ejemplo, las conclusiones del estudio de Consultrans/DGT (2008) y su propuesta de factores determinantes en el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil (p. 61).

⁶ Como el conocido *Driving Behaviour Questionnaire* (DBQ) (Reason y Manstead, 1990, 1991),



Visión Cero sueca, o la Seguridad Sostenible de Holanda, herederas del modelo sistémico de Haddon.⁷

El modelo sociocultural: presencia internacional y adscripciones disciplinares

La mayoría de los equipos de investigación adscritos al modelo sociocultural se hallan en países que tras reducir drásticamente el número de muertes y heridos por accidente de tráfico afrontan el reto de reducir el número constante de muertos y siniestros. Este es el caso del Reino Unido, Holanda y Suecia. En el ámbito internacional son de obligada referencia los trabajos de Deborah Lupton (2006) de la Universidad de Sídney. Mediante metodologías cualitativas la autora ha investigado los significados que dan los entrevistados a la ira y a la conducción agresiva. Entre sus resultados destaca diferencias de género y de clase social y la necesidad de analizar las respuestas en un marco de análisis más amplio que incluya la consideración de las tensiones de la vida urbana diaria y factores como el ambiente de trabajo competitivo.

Igualmente relevantes son los trabajos realizados por el grupo de investigación dirigido por R. Factor en el Institute of Technology y el Department of Sociology and Anthropology de Israel. En el trabajo titulado *Who by Accident? The Social Morphology of Car Accidents*, Factor y sus colaboradores (2010) identifican una asociación significativa entre la clase social, los niveles educativos y los distintos tipos de siniestralidad vial. El estudio concluye que en el contexto israelí los conductores procedentes de estratos sociales más desfavorecidos presentan mayores tasas de accidentalidad y sufren accidentes más severos. El estudio también plantea que las mayores tasas de accidentalidad por parte de este sector poblacional, en concreto los jóvenes de clases socioeconómicas desfavorecidas y con bajos niveles educativos, corresponden al sector población con mayor probabilidad de rechazar e infringir la normativa como el uso del cinturón y la ingesta de drogas (véase McFarland, 2004 y Scott, 1999; Shing *et al.*, 1999; Wells *et al.*, 2004).

En relación a las diferencias culturales también destacan los trabajos Murray (1998) quien demostró que los jóvenes conductores con bajo nivel escolar tenían una mayor probabilidad de sufrir colisiones frontales en accidentes de tráfico. En Francia conocemos los trabajos de Matthieu Grossetête, en particular el publicado en 2011 con el título *La "sécurité routière" au radar des inégalités sociales. Codage et décodages d'un problème public*.

⁷ La filosofía de estas políticas es que los accidentes de tráfico tienen que ser evitados, y en caso de que ocurran se tiene que procurar todos los medios necesarios para impedir que se produzcan lesiones graves. De este modo esta perspectiva da lugar a políticas viales centradas en la mejora de las infraestructuras y en el desarrollo e implementación de medios tecnológicos para conseguir que las carreteras sean menos peligrosas y los coches más seguros.



En el contexto español cabe citar los trabajos realizados por la consultoría de antropología aplicada FARAPI (2007) sobre diferentes aspectos del sistema de género relacionados con la movilidad y la siniestralidad vial. El trabajo de Carlos Martínez Pérez indica que los niños/as españoles pertenecientes a familias con niveles socioeconómicos bajos tienen un riesgo superior de sufrir accidentes de tráfico y lesiones debido entre otras causas al uso de vehículos y dispositivos de seguridad de peor calidad y el menor número de elementos de seguridad pasiva (Martínez Pérez / DGT, 2011). La Fundación Audi también repasa en el entorno socioeconómico y las características del hogar familiar como uno de los factores de riesgo de accidente en la población infantil. En uno de sus últimos monográficos de investigación señala la pobreza en familias monoparentales, familias muy numerosas y con pobre educación maternal como indicadores de vulnerabilidad vial infantil.

Los modelos de salud y las nuevas tecnologías (e-health)

Durante los últimos años también cabe mencionar las investigaciones médicas realizadas por Marie Hasselberg y su equipo de trabajo en el Department of Public Health Sciences en Estocolmo (Hasselberg *et al.*, 2005, Zambon *et al.*, 2006). En sus investigaciones dan debida cuenta de la importancia de los aspectos socioeconómicos en conductores jóvenes de automóviles y de motocicletas. Igualmente interesantes son las posturas socioculturales implícitas en las investigaciones epidemiológicas llevadas a cabo por el European Center for Injury Prevention de la Universidad de Navarra, en el intento de comprender a qué es debido que las personas mayores, especialmente las mujeres, sufran peores consecuencias en las colisiones laterales y frontales que la población joven masculina (Seguí-Gómez *et al.* 2009a; Seguí-Gómez *et al.*, 2009b).

Desde la medicina también son de gran ayuda los estudios de la psicología de la salud que intentan superar los modelos centrados en el individuo. El uso de Internet y de los dispositivos portátiles de comunicación para dejar de fumar, retrasar el inicio del consumo de drogas o reducir sus riesgos, son algunos de los propósitos de los proyectos que se están realizando actualmente desde la psicología de la salud conocidos como *e-health* (Del Pozo, Ferreras y Pérez, 2008).

En otros países europeos ya se han empezado a utilizar las nuevas tecnologías en campañas de sensibilización, aunque en algunos casos, como la reciente campaña alemana, desde una perspectiva excesivamente siniestra: cuando se circula próximo a un lugar donde ha habido un accidente, los conductores escuchan por la radio la voz de los accidentados/muertos.⁸

En nuestro país cabe mencionar la aplicación móvil de descarga gratuita desarrollada por Social Noise, *Ruta 0,0*, a demanda de la marca San Miguel 0,0 % para fomentar la movilidad

⁸ <http://lasblogenpunto.blogspot.com.es/2012/11/una-campana-de-seguridad-vial-resucita.html>

Ruta 0.0

CONTEXTO

San Miguel 0.0 es una cerveza sin alcohol compatible con la conducción segura.

OBJETIVOS

La cerveza San Miguel 0.0 quiere acercarse a los conductores y posicionarse como una marca que apueste por la conducción responsable, todo ello a través de un producto o servicio que fuera útil en la carretera.

PROPUESTA

Se crea Ruta 0.0, una aplicación para iPhone que no sólo ayuda a los personas a ser mejores conductores, sino que les permite por ello ganar en un programa de puntos canjeables por regalos como gasolina, iPhone...

★ RESULTADOS ★

- ★ TOP 10 APPLE STORE EN ESPAÑA
- ★ 1ª POSICIÓN EN LA CATEGORÍA DE VIAJES
- ★ MÁS DE 36.000 DESCARGAS
- ★ MÁS DE 1.200 BOTELLAS ESCANEADAS
- ★ MÁS DE 185 PREMIOS REDIMIDOS
- ★ ALREDEDOR DE 2 MILLONES DE PUNTOS CONSEGUIDOS
- ★ MÁS DE 1 MILLÓN DE RUTAS REALIZADAS

PREMIOS:

PLAN DE MEDIOS:

TELEVISIÓN

PERIÓDICOS

EXTERIORES

16

REDES SOCIALES Y PRODUCCIÓN DE DATOS

Tres cuartas partes de los factores introducidos en los ordenadores eran básicos: edad, sexo, raza, zona de residencia, nivel de ingreso, inclinaciones políticas, historial de participación electoral. Pero todo ello se completó con sus perfiles de consumo, de aficiones, de preferencias, de círculo de amigos y allí se descubrió la clave de la victoria: Facebook [...] Comprendieron que la victoria en Florida pasaba por atraer a las mujeres menores de 35 años del condado de Dade. Tras analizar sus perfiles se percataron de que la mayoría eran seguidoras de determinadas series de televisión. De inmediato, los espacios publicitarios de esos programas (como *Sons of Anarchy* o *The Walking Dead*) se llenaron de mensajes de Obama diseñados para convencer a las jóvenes del perfil buscado (Scherer, 2012 – nuestra traducción)⁹

La metodología empleada para estudiar la movilidad también necesita estar en movimiento (Urry, 2007- nuestra traducción)

La primera generación de la web (web 1.0) se basaba en la localización de información y su consumo; la interacción entre usuarios existía pero no buscaba necesariamente la producción de ningún proyecto conjunto. Por el contrario la web 2.0, desde su surgimiento coincidiendo con la crisis de los punto.com a finales de la década de los 90, incorpora paulatinamente una lógica basada en la construcción de contenidos y proyectos comunes. Desde entonces los usuarios de la web 2.0 empiezan a consolidar una red con contenidos, aplicaciones y formas de interacción (o *Social Media*) diseñados por ellos/as y para ellos/as.

Las tecnologías sociales, en particular las redes sociales como Facebook, han traído consigo nuevas posibilidades para la selección de muestras y la obtención de datos de sectores de población específicos. El modo en que estas redes incitan a los usuarios a revelar y difundir voluntariamente datos personales ofrece a la investigación en red la oportunidad de testar y examinar niveles de organización social (*muestras autoconstruidas*) además de establecer segmentaciones *ad hoc*.

Los datos de los usuarios a los que podemos acceder en Facebook se estructuran en tres niveles distintos y tipos de permisos:

- **Nivel mínimo de privacidad o datos básicos:** número de identificación del usuario, nombre y apellido, nombre de usuario, género, enlace de perfil, idioma de visualización, etc. Estos datos están disponibles cuando el usuario accede a la aplicación sin necesidad de permiso por su parte.

⁹ Inside the Secret World of the Data Crunchers Who Helped Obama Win Read, Michael Schere, *Time Swampland*, 7 de noviembre de 2012, <http://swampland.time.com/2012/11/07/inside-the-secret-world-of-quants-and-data-crunchers-who->



- **Nivel avanzado de privacidad tras previa autorización del usuario:** fecha de nacimiento, sexo, religión, lugar de nacimiento, lugar de residencia, orientación sexual, estado civil, orientación política, intereses, música, series de Tv, libros, citas, trabajo, educación, idioma, número de amigos, *likes* (páginas sobre las cuales el usuario ha indicado que le gusta), email, etc. Estos datos están disponibles cuando el usuario accede a una aplicación programada para capturar datos y da su permiso explícito.
- **Máximo nivel de privacidad a través de permisos extendidos:** el acceso a este nivel permite desarrollar acciones más avanzadas, por ejemplo, actuar en nombre del usuario en determinadas secciones de su perfil. Este nivel no ha sido requerido en esta investigación.

Estos niveles de acceso a la información aportada por los propios usuarios de Facebook son indicativos de la utilidad de las redes sociales para profundizar en el análisis de los perfiles sociales y de pertenencia de los conductores y, por tanto, para el desarrollo de estrategias y campañas de prevención específicas. En el siguiente apartado presentamos algunos conceptos y herramientas básicos del marketing viral en medios sociales que permitan entrever posibles usos de las mismas en el contexto de campañas de sensibilización e intervención en materia de seguridad vial, siendo esta una de las recomendaciones centrales derivadas del presente estudio.

Herramientas y recursos claves de las redes sociales en Internet

Cada vez son más numerosos los trabajos que apuntan la **importancia de los contenidos**, en particular su riqueza, actualización e incluso la implicación de los propios usuarios en su producción (Owyang, 2008; Kulhmann, 2012; Van Grove, 2011). Aun así, por muy relevantes que sean los contenidos de un medio social o de una campaña de sensibilización, estos deben aparecer en un contexto “envolvente”. El contenido relevante llama la atención o supone un reclamo para el usuario bien sea a través de un titular atractivo, una fotografía intrigante o una historia sugerente que permitan magnificar el tamaño de la audiencia. El usuario tiene que decidir si los contenidos merecen la pena ir un *click* más allá o pulsar el «Me gusta» para llamar la atención de futuros lectores (Kuhlmann, 2012). En este sentido el lema «el contenido es el rey de la casa» es cierto, pero sólo en parte. Un contenido con reclamo en el contexto equivocado puede truncar todos los esfuerzos por atraer visitas y fidelizar a los usuarios.

Otra de las reglas de oro para las estrategias de reclamo y captación del marketing a través de las redes sociales es la «**segmentación**» (Kulhmann, 2012). Como hemos señalado, algunas redes sociales como Facebook permiten segmentar los mensajes con el propósito de establecer formas de comunicación y contenidos específicos dirigidos a distintos grupos de usuarios o micro-targets.



Uno de los fenómenos que aparece habitualmente asociado a la segmentación en los medios sociales es la «**gamificación**», definida como el uso de la lógica del juego para solucionar tareas o problemas al tiempo que permite interesar-enganchar a las audiencias. El término «gamificación», como señala Van Grove (2011) en el contexto de los medios sociales, es a menudo considerado como la nueva frontera para la web hasta el punto de vaticinarse que la centralidad de los juegos será tanta para el marketing como puede llegar a ser el uso de social media en el momento actual.¹⁰

A pesar del monopolio actual de la gamificación por parte del marketing, algunas de estas estrategias basadas en el juego, y conocidas como «tecnologías de la inspiración» fueron inicialmente desarrolladas en la década de los noventa en el ámbito de las políticas de salud pública, como parte del *European Mental Health and Information Society Agenda* (Gordo, 1998). Algunos de estos proyectos hacían usos incipientes del formato videojuegos en el ámbito de campañas de sensibilización y concienciación social en temas de drogas (a modo de ejemplo véase el juego «Drugs boys challenge» cuya pantalla de inicio reproducimos más abajo – Figura 2)



Figura 2: Ejemplo de juego interactivo (gamificación) en campañas de concienciación sobre los efectos de las drogas. Fuente: <http://www.thesite.org/flash/drugsboy.html>

¹⁰ Según el informe Gartner (abril, 2011) los analistas predicen que en 2015 más del 50% de las empresas habrán *gamificado* sus procesos de desarrollo e innovación, más de 70% de empresas globales tendrán al menos una aplicación *gamificada* y que la gamificación para el marketing de productos y fidelización de los clientes será tan importante como puedan serlo actualmente Facebook, eBay y Amazon, <http://www.gartner.com/it/page.jsp?id=1629214>



OBJETIVOS

El objetivo principal del presente estudio es profundizar en la caracterización sociocultural de los usuarios de carreteras con mayor prevalencia en el no uso o mal uso de los sistemas de protección y retención. Para ello proponemos una metodología que incorpora las redes sociales y las nuevas estrategias de marketing y comunicación asociadas a las mismas.

Nuestra perspectiva metodológica está inspirada en la lógica de funcionamiento de la web 2.0, basada en la construcción de contenidos y proyectos comunes por parte de los propios usuarios, los cuales pasan a convertirse en productores y consumidores de sus propios contenidos. El propósito de aplicar esta innovación metodológica es obtener un mayor conocimiento de los rasgos socioculturales de los grupos de interés a través de los datos que las mismas personas registran en sus perfiles. A diferencia de otras técnicas de producción de datos, Facebook permite recabar información *ad hoc* sobre los gustos, las preferencias culturales y de ocio además de otra información sociológica y biográfica relevante. También ofrece la posibilidad de segmentar por canales programados en base a los perfiles previamente identificados.

Por tanto, este estudio pretende:

- Identificar las principales características sociodemográficas y socioculturales de los conductores que conducen por las vías españolas con mayor prevalencia en el no uso o mal uso de sistemas de protección y retención a partir de estudios relevantes e informes especializados.
- Profundizar en el conocimiento de las características culturales y actitudinales de estos grupos de conductores, usuarios de turismos, furgonetas, ciclomotores y motocicletas, a partir de los datos obtenidos en canales segmentados en Facebook.
- Proporcionar líneas creativas y esquemas gráficos de una aplicación para móviles («mock-up») dirigida a promover el uso del cinturón de seguridad en campañas de intervención y sensibilización.
- Ofrecer recomendaciones preliminares para la incorporación de las redes sociales y las estrategias de marketing viral aplicables y compatibles con las líneas directrices del Plan Estratégico de la DGT 2013-2016.

ACTIVIDADES REALIZADAS

Las principales actividades realizadas en este estudio han sido:

Sociodemografías del no uso o mal uso de los elementos de retención y protección

Esta primera fase supone una aproximación a las características sociodemográficas de los conductores con mayor exposición al riesgo en lo referente a la falta de uso o mal uso de los sistemas de protección y retención considerados (cinturón de seguridad y SRI en el caso de los automóviles y casco en el caso de los motoristas). Para ello se recurre a estudios y fuentes relevantes. Estos análisis exploratorios iniciales permitieron superar las disparidades existentes entre los distintos estudios debidas a las diferencias muestrales, la mayor o menor vigencia de los datos, su naturaleza y los tipos de análisis.

Caracterización de los perfiles teóricos de riesgo

Esta fase permite elaborar una **caracterización más integral** de los grupos de conductores que presentan conductas de riesgo al volante relacionadas con el no uso o mal uso de los elementos de retención y protección, en base a las distintas fuentes que ayudaron a su definición, **más segmentada**, en función de las posibilidades metodológicas de producción y extracción de datos que brindan redes sociales como Facebook. Denominamos «perfiles de riesgo teóricos» a la caracterización que surge de la triangulación de distintas fuentes de información, cuantitativa y cualitativa, con distintos diseños muestrales y marcos temporales.

Elaboración del cuestionario *online* autorrellenado a través de Facebook

La producción de datos estadísticos de la investigación se basa en la realización de un cuestionario *online* y de respuesta voluntaria para su administración a través de Facebook a conductores de coches y motocicletas. El cuestionario aporta información sobre variables sociodemográficas básicas, nivel cultural, profesión y situación laboral, y hábitos relacionados con la conducción, el uso del cinturón, los SRI y el casco.

Diseño y desarrollo creativo de la campaña ¿Tú qué conduces? y aplicación del cuestionario *online*

Esta fase de la investigación incluye las siguientes actividades: (i) adaptación de los perfiles de riesgo a partir de las variables de segmentación disponibles en Facebook; (ii) diseño y programación de la aplicación que aloja el cuestionario *online*; y (iii) desarrollo creativo de reclamos publicitarios e incentivos específicos para cada perfil con el propósito de incrementar la tasa de respuesta.



Recogida de datos, elaboración y depuración de las bases de datos obtenidas

En la primera etapa de esta fase de trabajo se procede a (i) la depuración de la información básica obtenida a partir de los perfiles de usuario y el cuestionario auto-administrado en Facebook; (ii) la fusión de la información en una única base de datos; (iii) la tabulación y codificación de los datos como paso previo a su tratamiento estadístico. En la segunda etapa se sigue un procedimiento parecido para el tratamiento de las preferencias registradas en los perfiles de los usuarios en cuanto a: (iv) depuración de la información obtenida a partir de las páginas preferidas de los usuarios “Me gusta” (v) fusión de esta información en una única base de datos; y finalmente (vi) generación de un fichero final con el análisis de los datos básicos del usuario (cuestionario) y de sus páginas preferidas para analizar los gustos, preferencias y patrones de consumo (“Me gusta”).

Características de las muestras

Se detallan las características de las muestras de conductores de automóviles y motociclistas obtenidas a través del cuestionario *online* en Facebook. También se fundamentan las diferencias entre el tamaño muestral teórico y el obtenido además de proporcionarse una explicación posible de algunas de las sobrerrepresentaciones en dichas muestras.

Análisis de los resultados

En este capítulo se analizan los datos sociodemográficos y socioculturales de la muestra de conductores de vehículos, motocicletas y ciclomotores obtenidos la encuesta *online* autorrellenada a través de la red social Facebook. En concreto, se analizan las características demográficas o situacionales de los grupos (estudios, edad media, situación laboral, actitudes respecto a la conducción, frecuencia de conducción, etc.) y las preferencias socioculturales, de ocio y consumo (los «me gusta») registradas en los perfiles de Facebook de la muestra, entendidas como indicadores de los patrones culturales y estilos de vida. El análisis está organizado en tres grandes apartados: (i) la identificación de las variables o factores que generan grupos diferenciados respecto al uso del cinturón, el Sistema de Retención Infantil (SRI) y el casco (ii) la descripción del proceso de agrupación de casos similares, y (iii) la caracterización de los grupos obtenidos.

Conclusiones y aplicaciones

En este apartado se presentan los principales resultados y conclusiones estructurados en tres epígrafes. En el primero se comparan los perfiles teóricos de riesgo, identificados en la fase inicial de la investigación, y los perfiles empíricos que se derivan del análisis de los datos de la campaña «¿Tú qué conduces?». En el segundo se resumen las principales características sociodemográficas y socioculturales de cada uno de los grupos de riesgo (uso del cinturón, el uso del Sistema de Retención Infantil (SRI) y casco), en relación a las variables socioculturales, sus gustos y preferencias. El último apartado presenta la línea creativa y el funcionamiento de la aplicación móvil (mock-up) diseñada en función de los resultados obteni-



dos para aportar nuevas estrategias que, a modo de ejemplo, fomenten buenas prácticas en torno al uso del cinturón de seguridad.

Recomendaciones

Elaboración de claves para el estudio de la seguridad vial concretadas en la incorporación de: i) la perspectiva sociocultural que permite considerar la procedencia sociocultural y económica de los grupos de mayor peligro a la hora de establecer políticas preventivas en torno a la seguridad vial, ii) el uso de las redes sociales para desarrollar análisis más comprensivos y naturalistas, y iii) y el marketing social para fomentar una mayor identificación, participación y complicidad de los distintos grupos sociales y sus distintos niveles de exposición al riesgo con las estrategias y campañas de concienciación.

SOCIODEMOGRAFÍAS DEL NO USO O MAL USO DE LOS ELEMENTOS DE RETENCIÓN Y PROTECCIÓN

Entre las fuentes existentes en materia de seguridad vial destaca el estudio paneuropeo SARTRE.¹¹ Este estudio longitudinal, de publicación periódica, arroja datos comparativos a nivel internacional que permiten contextualizar las características de los colectivos de conductores españoles, sus actitudes y niveles de exposición al riesgo. En este epígrafe presentamos algunos de los resultados de SARTRE 4 (2012) y de otras investigaciones relevantes que han permitido identificar y definir los distintos grupos de riesgo en lo referente a sistemas de protección y retención en conductores de automóviles, -en cuanto al uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil- y motoristas – uso del casco-. A la caracterización de estos grupos de riesgo basada en informes especializados y datos existentes la denominaremos «perfiles teóricos». Estos perfiles servirán de guía para la identificación y análisis posterior de sus características socioculturales a través de la información obtenida en Facebook (o «perfiles empíricos»).

Conductores de automóviles: Cinturón de seguridad

De los 83.027 accidentes que se produjeron en 2011 en los que murieron 2.060 personas, el 2% de los fallecidos eran menores de 14 años, el 22% no utilizaba el cinturón en vía interurbana y el 41% en vía urbana; el 19% de los motociclistas fallecidos no llevaban casco en vía interurbana y el 16% en vía urbana. En relación al vehículo implicado, en el 47% de las oca-

¹¹ SARTRE es el acrónimo de Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe [Actitudes sociales frente al riesgo vial en Europa].



siones fue un turismo, el 17% una motocicleta y el 4% un ciclomotor (Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, 2012).

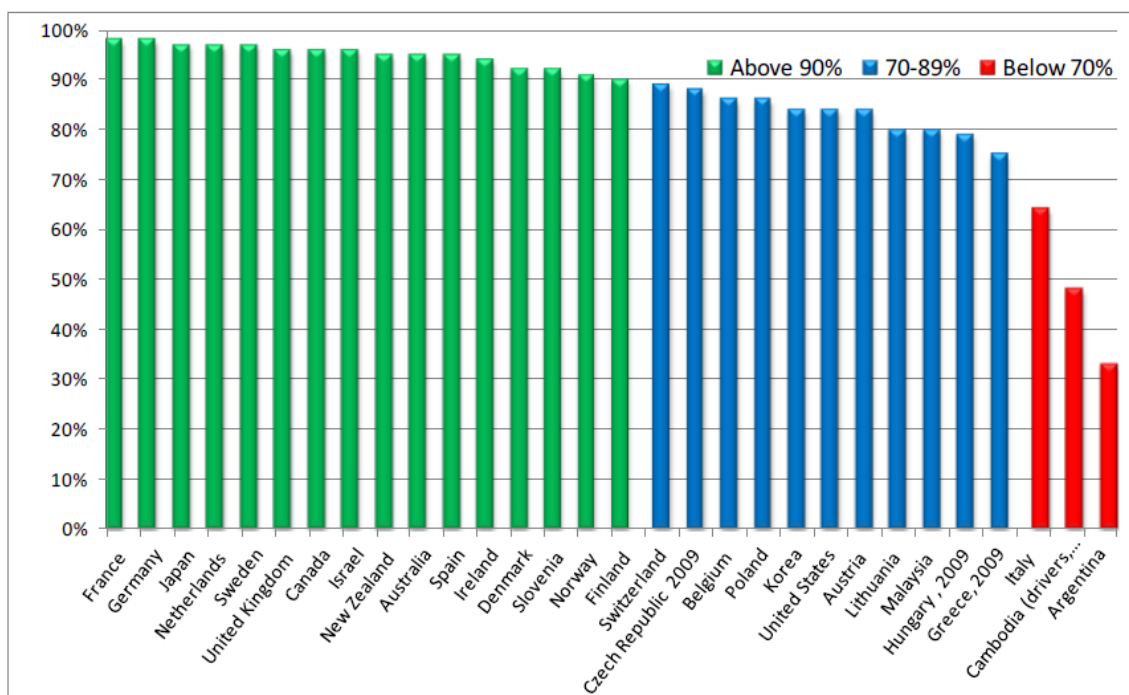


Gráfico 1: Uso del cinturón de seguridad en asientos delanteros. Fuente: IRTAD (2012: 21)

La utilización del cinturón de seguridad reduce el riesgo de muerte en un 45-50% en las plazas delanteras y un 25% en los asientos traseros (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2010: 8). El cinturón también reduce el riesgo de sufrir lesiones tanto para el conductor como para los pasajeros. Sin embargo su uso aún no está generalizado.

La base de datos internacional IRTAD¹² registra el uso de cinturones y sistemas de retención infantil desde 1993. Según su último informe, en 2010 España se situó entre los países que registran porcentajes en torno al 90% en el uso del cinturón (IRTAD, 2012) (Gráfico 1), con diferencias en función del tipo de vía: en concreto, el porcentaje de uso del cinturón entre los usuarios de automóviles españoles que circulan por áreas urbanas es del 83%, frente al 95% de los que conducen fuera de las vías urbanas. Además, a lo largo de los últimos años se observan diferencias importantes que suponen un descenso acusado en relación al uso del cinturón en áreas urbanas (5 puntos porcentuales), al pasar del 88% que registraba en 2009 al 83% en 2010 (Tabla 2).

¹² International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD).



Seat-belt wearing rate	2003	2005	2006	2008	2009	2010
Seat-belt wearing rate: car driver inside urban areas	60%	69%	82%	80%	88%	83%
Seat-belt wearing rate: car driver outside urban areas	86%	81%	92%	95%	97%	95%
Helmet wearing rate	2003	2005	2006	2008	2009	2010
Helmet wearing rate: moped inside urban areas	59%	93%	91%	97%	98%	95%
Helmet wearing rate: moped outside urban areas	70%	88%	94%	97%	99%	96%
Helmet wearing rate: motorcycle inside urban areas	78%	98%	98%	99%	100%	97%
Helmet wearing rate: motorcycle outside urban areas	93%	99%	99%	100%	100%	99%

Tabla 2: Uso del cinturón de seguridad por los ocupantes del vehículo. Fuente: IRTAD (2012: 296)

El estudio reciente de observación y sensibilización llevado a cabo por la DGT durante siete días (11 al 16 de septiembre de 2012) registró que los conductores que habitualmente hacen un menor uso de los sistemas de retención y protección son los vehículos de mercancías (camiones, furgonetas, etc.), tanto los conductores como sus acompañantes, y los niños en los asientos delanteros y traseros. Un 1,38% de los conductores transportistas no usa el cinturón de seguridad (frente al 0,78% de los conductores de turismo, 0,08% de taxistas y 0,13% de conductores de autobús). En lo que respecta a los asientos delanteros, un 1,71% de adultos no utilizan el cinturón de seguridad y el 4,51% de niños menores de 12 años no usa cinturón o SRI. Estas cifras se incrementan en el caso de los pasajeros adultos que ocupan los asientos traseros, con el 2,02% y un 12,05% de niños en los asientos traseros tampoco utilizaban ningún sistema de retención o protección (Tabla 3).¹³

Resultados campaña vigilancia uso del cinturón de seguridad y SRI

SUBSECTOR	TIPO DE VEHÍCULO	¿UTILIZA CINTURÓN DE SEGURIDAD?																					
		CONDUCTORES				PASAJEROS ASIENTOS DELANTEROS										PASAJEROS ASIENTOS TRASEROS							
						ADULTOS				MENORES DE 12 AÑOS						ADULTOS				MENORES DE 12 AÑOS			
		SI	NO	TOTAL	%	SI	NO	TOTAL	%	SI		NO	TOTAL	%	SI	NO	TOTAL	%	SI		NO	TOTAL	%
										Cinturón	SRE								Cinturón	SRE			
TOTAL	Turismos (1)	173532	1373	174905	99,22	48088	392	48480	99,19	2499	933	22	3454	99,36	22414	220	22634	99,03	3581	3231	91	6903	98,68
	Taxis	5093	4	5097	99,92	1149	1	1150	99,91	50	16	0	55	100,00	1972	3	1975	99,85	151	44	0	195	100,00
	Autobuses	3927	5	3932	99,87	982	5	987	99,49	22	0	0	22	100,00	1594	3	1597	99,81	215	1	0	216	100,00
	Veh. Mer. (2)	23592	331	23923	98,62	4308	75	4383	98,29	98	12	4	114	95,49	485	10	495	97,98	14	7	3	24	87,50

Tabla 3: Resultados de la Campaña de Observación-DGT. Fuente: DGT (2012b: 2)

El porcentaje de conductores y pasajeros de turismos fallecidos que no llevaban puesto el cinturón de seguridad ha descendido del 42% en 2000 al 22% en 2011. El porcentaje de conductores y pasajeros de motocicleta fallecidos que no usaban casco en carretera ha descendido del 10% en 2000 al 2% en 2011. Y el porcentaje de conductores y pasajeros de ciclomotor fallecidos que no usaban casco en carretera ha descendido del 50 % en 2000 al 22% en 2011. La furgoneta es el único tipo de vehículo que registra un incremento en 2011 con respecto a 2010 (Tabla 4).

¹³ Resultados de campaña de Observación DGT 11-16 septiembre, <http://www.interior.gob.es/press/los-agentes-de-traffic-detectan-a-4-500-personas-que-no-usaban-el-cinturon-de-seguridad-14278?locale=es>



Porcentaje de víctimas mortales que no utilizaban accesorio de seguridad					
Tipos de vehículo	2000	2005	2009	2010	2011
Turismo	42%	34%	23%	23%	22%
Motocicleta	46%	45%	45%	14%	33%
Furgoneta	10%	8%	4%	7%	2%
Motocicleta /Ciclomotor	50%	51%	30%	27%	22%

Tabla 4: Porcentaje de víctimas mortales que no utilizaban accesorio de seguridad 2000-2011.

Fuente: Balance Seguridad Vial 2011, DGT (2012 a: 11)

Esta misma tendencia se muestra en las observaciones realizadas por CONSULTRANS/DGT (2008) sobre el uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil.¹⁴ A pesar de los años transcurridos desde la publicación de este informe, los resultados ya ponían de manifiesto que el uso del cinturón en turismos era significativamente mayor que el registrado en furgonetas (en torno a 10 puntos).

En relación al sexo, el estudio señala que en 2008 un 86,1% de las mujeres conductoras usaban el cinturón de seguridad, frente al 82,8% de los hombres (4 puntos porcentuales de diferencia). El estudio llama la atención sobre el grupo de conductores/as más jóvenes, ya que, contrariamente a lo que se podría pensar, no son el grupo con menor proporción de uso observada (83,8%). Los conductores que muestran menor uso son los de edades comprendidas entre 50 y 64 años (80,8%). El análisis por edad y sexo permite observar a su vez una diferencia acentuada en el grupo entre 18 y 35 años, diferencia de entre 3-4 puntos (82,7% frente a 86,1%). También destaca que la menor diferencia se encuentra en el grupo comprendido entre 36 y 49 años, y la mayor se da entre los de más de 65 años y entre 50 y 64 años (Gráfico 2).

¹⁴ Las observaciones estaban organizadas por tramos horarios de mañana y de tarde, y por tramos diarios entre semana y de fin de semana (Badea, 2011). Cada observación aportaba información sobre el tipo de vehículo (turismo o furgoneta), el sexo del conductor, si el conductor lleva el cinturón abrochado y está haciendo uso del móvil de forma manual, si el resto de ocupantes lleva puesto el cinturón, al igual que los niños menores de 12 años que ocupaban la plaza delantera y las plazas traseras. La observación realizada en 2008 aporta, además, datos por edad de los usuarios de los vehículos.

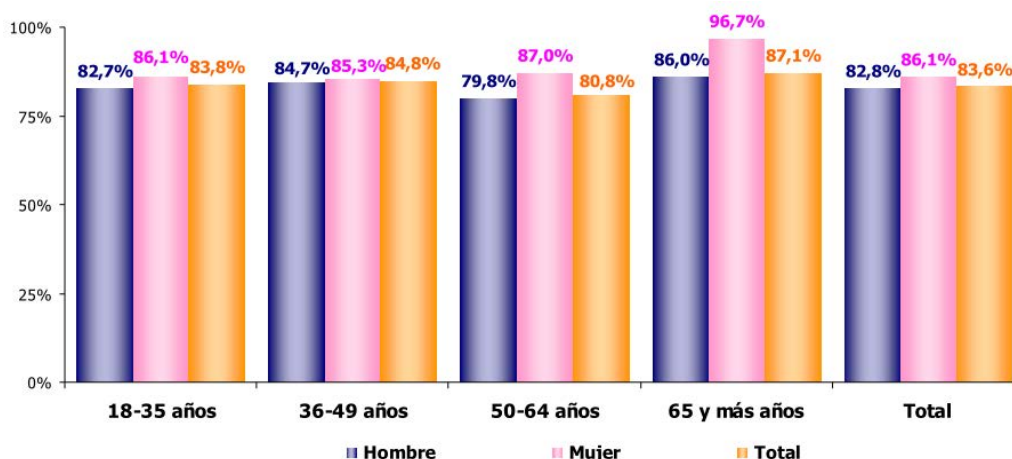


Gráfico 2: Uso del cinturón por grupos de edad y sexo. Fuente: CONSULTRANS (2008: 32)

Los indicadores de la DGT de 2010 también permiten observar diferencias por tipo de vehículo, sexo y hábitat. A partir de los datos se comprueba de nuevo que los turismos hacen mayor uso del cinturón que las furgonetas, tanto en autovía-autopista como en carretera, y que ambos tipos de vehículos registran menor uso del cinturón en carretera y mayor en autopista/autovía (Tabla 5). En relación al hábitat, el 27% de los que conducen turismos y viven en municipios entre 5.000 y 20.000 habitantes no los usan, porcentaje que asciende al 34,1% en el caso de las furgonetas. Le siguen los que residen en municipios de más de 20.000 y menos de 60.000 habitantes, tanto en turismos como en furgonetas. Los que mayor uso hacen para ambos tipos de vehículos son los residentes en ciudades de más de 1 millón de habitantes. En relación al sexo, los hombres hacen menor uso que las mujeres, y este porcentaje es mayor cuanto menor es el tamaño del municipio. Para los municipios mayores de 5.000 habitantes y menores de 100.000 esta diferencia se sitúa en torno a 6-7 puntos porcentuales.

	VEHÍCULO				CONDUCTOR				TOTAL	
	TURISMO		FURGONETA		HOMBRE		MUJER			
	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	NO	SÍ	NO
AUTOVIA-AUTOPISTA	95,2	4,8	93,4	6,6	94,8	5,2	96,4	3,6	95,1	4,9
CARRETERA	92,6	7,4	90,0	10,0	91,4	8,6	96,5	3,5	92,4	7,6
Municipios de más de 1 millón de hab.	90,4	9,6	84,8	15,2	88,0	12,0	93,4	6,6	89,0	11,0
Municipios de más de 500.000 y menos de 1 millón de hab.	84,4	15,6	75,4	24,6	82,7	17,3	86,2	13,8	83,7	16,3
Municipios de más de 100.000 y menos de 500.001 hab.	88,0	12,0	75,1	24,9	84,7	15,3	90,9	9,1	86,4	13,6



	VEHÍCULO				CONDUCTOR				TOTAL	
	TURISMO		FURGONETA		HOMBRE		MUJER			
Municipios de más de 60.000 y menos de 100.001 hab.	86,9	13,1	76,6	23,4	83,6	16,4	90,9	9,1	85,6	14,4
Municipios de más de 20.000 y menos de 60.001 hab.	79,1	20,9	71,8	28,2	76,4	23,6	82,1	17,9	78,0	22,0
Municipios de más de 4.999 y menos de 20.001 hab.	73,0	27,0	65,9	34,1	70,1	29,9	77,1	22,9	71,9	28,1

Tabla 5: Porcentajes de uso y no uso del cinturón de seguridad por parte de todos los ocupantes, en media semanal, por estratos. Diferenciando por tipo de vehículo y sexo del conductor. Fuente: Indicadores de uso de sistemas de seguridad y teléfono móvil 2010 (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2011b)

Las fuentes consultadas y los datos expuestos hasta aquí han permitido matizar algunos de los resultados del estudio europeo SARTRE 3 (realizado entre 2002 y 2003) en relación a los grupos de población que asumían riesgos en el uso del cinturón de seguridad. En el perfil de riesgo muy alto predominaban varones entre 25-39 años y mayores de 54 años, sus integrantes habían tenido dos o más accidentes con daños materiales, una larga experiencia en conducción (11-25 años de experiencia) y podrían conducir 9 o más horas sin descansar. Este grupo opinaba que el cinturón no reduce el riesgo de heridas graves. El perfil de riesgo alto formado por varones entre 25-39 años, residentes en ciudades pequeñas que conducen vehículos de 1000-1299cc., piensan que el cinturón no es necesario si se conduce con prudencia y que tampoco reduce el riesgo de heridas graves.

Los resultados de SARTRE 3 pusieron de manifiesto que los conductores españoles parecían tener, en el momento de realizarse la encuesta, una mayor tendencia a adoptar conductas de riesgo —velocidad excesiva, conducción bajo los efectos del alcohol y no uso del cinturón de seguridad—. Una de las posibles explicaciones de este comportamiento residía en el hecho de que estas conductas eran percibidas como causas de accidentes en proporciones inferiores a las de otros países. Las conclusiones del proyecto SARTRE 3 fueron una base fundamental para el diseño de las políticas de seguridad implementadas en España a lo largo de la segunda mitad de la década pasada, aunque el hecho de que la última encuesta de SARTRE 4, realizada en 2010, no incluya preguntas sobre el uso del cinturón, dificulta la comparación de datos.



Turismos y furgonetas: Sistemas de retención infantil (SRI)

Entre los objetivos de la Estrategia de Seguridad Vial aprobada por el Gobierno para los años 2011-2020 figura lograr que ningún niño pierda la vida por no ir sentado en una silla adecuada para su peso y talla. Según cifras de la DGT, en 2011 fallecieron 53 niños, frente a los 79 que fallecieron en 2010 y los 60 que murieron en 2009. Una sillita mal colocada multiplica por cuatro el riesgo de muerte infantil en caso de accidente de tráfico. Además, la utilización adecuada de los sistemas de retención infantil permitiría reducir en un 75% las lesiones en caso de accidente, siendo las más frecuentes, el cuello en el caso de niños hasta 2 años, la cabeza, entre los 2 y 4 años, y el abdomen entre los 4 y 10 años.

En la campaña realizada por la DGT entre el 10 y el 16 de septiembre de 2012, coincidiendo con el comienzo del curso escolar y el aumento de desplazamientos de menores en vehículos particulares para acudir o regresar del colegio, los agentes observaron, como hemos señalado anteriormente, que el 3,57% de los menores no llevaban cinturón de seguridad ni sistema de retención infantil en los asientos delanteros y el 12,05% en los traseros.

Los indicadores de la DGT para 2010 permiten observar que **el porcentaje de uso los SRI guarda una estrecha relación con el hábitat**, de tal forma que el porcentaje de no uso por parte de todos los ocupantes, en media semanal, asciende al 33,3% en el caso de los municipios pequeños (4.999-20.001 habitantes) (Tabla 6).

	% SÍ	% NO
AUTOVIA-AUTOPISTA	95,0	5,0
CARRETERA	93,4	6,6
Municipios de más de 1 millón de hab.	92,5	7,5
Municipios de más de 500.000 y menos de 1 millón de hab.	89,3	10,7
Municipios de más de 100.000 y menos de 500.001 hab.	87,0	13,0
Municipios de más de 60.000 y menos de 100.001 hab.	83,2	16,8
Municipios de más de 20.000 y menos de 60.001 hab.	82,7	17,3
Municipios de más de 4.999 y menos de 20.001 hab.	66,7	33,3

Tabla 6: Porcentajes de uso y no uso de SRI por parte de todos los ocupantes, en media semanal, por estratos. Fuente: Indicadores de uso de sistemas de seguridad y teléfono móvil 2010 (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2011b)

Las observaciones realizadas por CONSULTRANS en 2008 indican que el uso de sistemas de protección infantil, por tipo de vehículo, está mucho más extendido entre los vehículos y mucho menos entre las furgonetas, para las cuales se registran porcentajes de tan solo el 66,7%. Esta información podría estar en estrecha relación con el alto porcentaje observado anteriormente de no uso de SRI entre municipios entre 5.000 y 20.000 habitantes.

El estudio también permite analizar el uso de los dispositivos por tipo de vehículo y edad de los niños. Se comprueba que el grupo comprendido entre 1 y 5 años es el que más uso hace de este dispositivo, tanto en turismos como en furgonetas, y el que menos entre los



niños de 6 a 12 años en furgonetas (aunque sólo el 48,3% de los niños de 0 años que viajan en furgonetas lleva sistema de retención) (Gráfico 3).

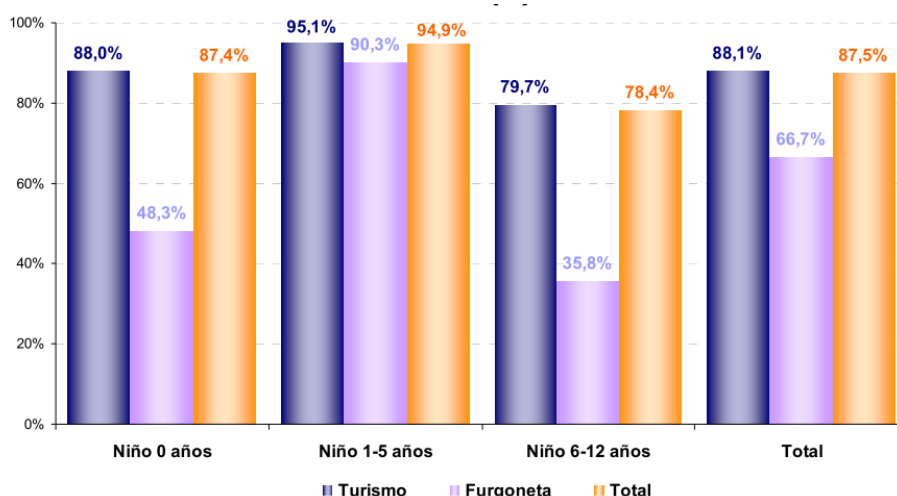


Gráfico 3: Uso de dispositivos de retención infantil según tipo de vehículo por edad %.
Fuente: CONSULTRANS (2008: 28)

Respecto al sexo de las víctimas se observa, tanto en España como en Europa, que entre los niños con edades comprendidas entre los 0 y 4 años apenas existe diferencia entre niños y niñas, pero según avanza la edad, la proporción de niños fallecidos (no solo en accidentes de tráfico) aumenta.

Un dato importante es el hecho de que muchos de los accidentes en los que se ven implicados los niños, a veces con resultado de muerte, se producen entre mediodía y las 17 y 18 horas, una franja horaria que coincide con la recogida de los niños del colegio. Estos datos se muestran en relación con los publicados en la encuesta MOVILIA, realizada por el Ministerio de Fomento, en cuanto al paulatino aumento del uso del transporte para ir a la escuela (el 25%) (Martínez Pérez, 2011).

El estudio sobre niños y seguridad realizado en la Comunidad de Madrid en 2009 por la Fundación Mapfre¹⁵ muestra que la mayoría de las personas, el 56% de la muestra, llevan 5 días o más de media a la semana a niños menores de 12 años en el coche. El recorrido habitual es mixto, es decir, tanto urbano como interurbano, con lo cual el riesgo de accidentes por exceso de velocidad en recorrido interurbano aumenta. Los encuestados reconocen disponer en la mayoría de los casos de los sistemas de retención infantil, tanto cinturones, 100%, como alzadores y sillitas, en el 75%. Sin embargo, los datos no correlacionan. Sí se dispone de los dispositivos, pero no se utilizan en todos los casos. El porcentaje baja al 89%

¹⁵ El estudio se realizó sobre una muestra de 200 individuos elegidos al azar en Madrid capital y su Comunidad. La mitad de la muestra son hombres y la otra mitad mujeres. Todas las personas encuestadas son conductores que con distinta frecuencia contemplada en el cuestionario, llevan niños menores, de 0 a 12 años, como ocupantes de los vehículos turismos.



cuando se trata de utilizarlos y no sólo de disponer de ellos. Del 11% que no los utiliza o no en todos los casos, son hombres en un porcentaje muy superior al de las mujeres (76% hombres frente a mujeres 24%). Los SRI se utilizan por una razón fundamental e indiscutible que es la seguridad, en un 83%, y sólo un 10% los utiliza por obligatoriedad. No se utilizan en todos los casos porque el trayecto es corto, en un 38%, o por pereza, el 20% (Fundación Mapfre, 2009).

Según los expertos, el origen socioeconómico tiene un gran impacto también cuando hablamos de accidentes de tráfico con niños involucrados, ya que los niños pertenecientes a niveles socioeconómicos bajos tienen un riesgo superior de sufrir accidentes de tráfico y lesiones debido a diferentes causas, entre otras, vehículos y dispositivos de seguridad de peor calidad y menor número de elementos de seguridad pasiva (Martínez Pérez, 2011).

Ciclomotores y motocicletas: Casco

La última edición de SARTRE (2012) incluye por vez primera el estudio en profundidad de las motocicletas. El capítulo introductorio del informe señala que la muestra internacional analizada (4.483 motoristas) presenta características comunes en las variables edad (39 +/- 3 años), en distancia media recorrida (entre 4.500-9.500 kms/año) y experiencia en conducción de motocicletas (aprox. 14 años de experiencia). Este análisis exploratorio concluye que en los países 19 países analizados, en su mayoría de la Unión Europea salvo Serbia e Israel, predomina el perfil de hombre joven si bien existe una gran diferencia entre países en el nivel cultural de estos jóvenes. También señala que las *scooters* y las motos de baja cilindrada son más frecuentes en los países europeos mientras que en los países septentrionales prevalecen motocicletas más tradicionales y de mayor cilindrada. Este colectivo, en el caso de España, está integrado por más hombres que mujeres y el 75% se encuentra entre las edades de 25-54 años (Tabla 7). España, junto con Austria, Hungría y Alemania, presenta las mayores tasas de motoristas con estudios primarios (30%) a diferencia de Holanda e Israel que son los países que presentan mayores tasas de motoristas con estudios superiores. En lo que respecta al estado civil, los motoristas españoles están muy cercanos a la media europea; prevalece el grupo de casados con 9 puntos porcentuales por encima de la media europea (49%), seguido por los solteros (33%), los que cohabitan/parejas de hecho (12%) y separados (6%), y un 55% de los mismos (frente al 50% de la media europea) tienen hijos.



Gender		Age category					
	Male	18-24	35-34	35-44	45-54	55-64	65+
Spain	81%	9%	23%	27%	25%	12%	4%
MEAN	86%	15%	27%	24%	19%	10%	4%
Situation				children			
	Single	as married	married	separated	widowed	yes	no
Spain	33%	12%	49%	6%	0%	55%	45%
Mean	35%	17%	40%	6%	1%	50%	50%

Tabla 7: Género y edad de los motoristas, y estado civil (%).

Fuente: Holte, von Below y Bellet / SARTRE 4 (2012: 141-142 y 143)

Al igual que en la mayoría de los países de la Europa meridional, el tipo de moto más habitual en España es la *scooter* (33%), seguida por la *touring* (15,5%), la enduro (14,5%), estilo convencional (14%), la *chopper* (13%) y la deportiva o *sport* (10%). No es de extrañar que en nuestro parque de vehículos a motor a dos ruedas predominen las motos de baja cilindrada - menos de 125cc- (43%) y baja-media -126-250cc- (19%). En lo referente a la frecuencia de uso predomina «casi a diario» o «varios días a la semana». El lugar de residencia de los motoristas es principalmente urbano (48%) y rural (28%).

SARTRE 4 no permite examinar directamente el comportamiento de los motociclistas ante la velocidad. Los principales resultados muestran que los conductores de motos deportivas (*sport* y *enduro*) y las motos de mayor cilindrada utilizadas para viajes largos (*touring*) eran los que más multas recibían por exceso de velocidad. Los hombres conducen sus motos de manera más frecuente que las mujeres y reciben más multas por exceso de velocidad que éstas, quienes utilizan las motos principalmente en los países del sur de Europa y zonas urbanas y urbanizadas. Los conductores más multados son los jóvenes comprendidos entre las edades de 24 y 35 años. Aun así, de manera contraria a lo que cabría pensar, los motoristas en todos sus tramos de edades, son menos multados por exceso de velocidad que los automovilistas. Según este estudio la población española no estaría a favor de endurecer las penalizaciones ante los excesos de velocidad, tendencia predominante en los países de la Europa meridional.

Perfiles de riesgo de los motoristas Europeos / SARTRE4

Uno de los principales factores intervinientes en la gravedad de las lesiones de los motoristas está relacionado con el uso y condiciones adecuadas de los sistemas de protección (seguridad pasiva). Los beneficios asociados al uso del casco, ropa y calzado adecuados han sido ampliamente documentados en SARTRE y por diferentes estudios en nuestro país (DGT / IDIADA, 2010; Línea Directa / INTRAS, 2007). SARTRE4 identifica cuatro perfiles de motoristas en función de los motivos de uso de la motocicleta, tipos de prácticas, actitudes hacia el riesgo y riesgos adoptados en la conducción. En la tabla 8 resumimos la caracterización que hace SARTRE4 sobre los cuatro perfiles identificados.



	COMMUTERS / TRABAJADORES	SPORT RIDERS / CONDUCTORES DEPORTIVOS	RAMBLERS / EXCURSIONISTAS	TRAVELLERS/ VIAJANTES
Tipo de motocicleta	-Scooters (42%)	-Sport Style (45%)	-Conventional Street Power full (32%)	-Conventional Street Power full (22%)
	-Enduro (13%)	-Enduro (13%)	-Sport Style (18%)	-Touring (19%)
			-Touring (16%)	-Choppers (14%)
			-Choppers (15%)	-Enduro (19%)
			-Enduro (13%)	
Cilindrada	125cc y 126-500cc (70%)	670cc (45%)	>750cc	
Permisos especiales / carnet avanzado	19%	25%	23%	El más alto >23%
Frecuencia de uso	10 meses al año y todo el año (50%)	8 meses al año	6 meses al año	8 meses al año
Experiencia/ Kilometraje anual				El mayor kilometraje
Motivos de uso	Ventajas en la movili- dad (evitar atascos, ahorra tiempo, facili- dad parking, más barato, reducción de CO2).	Ventajas movilidad	Ventajas movilidad	Ventajas movilidad
		(evitar atascos, ahorra tiempo, facilidad parking) (60%)	(evitar atascos, ahorra tiempo, faci- lidad parking, aho- rrar dinero) NO son motivaciones impor- tantes para 50%	(evitar atascos, ahorra tiempo, faci- lidad parking) (60%)
Restricción movilidad (no tener otro modo de transporte...)	-30% no tiene coche	No relevante para la mayoría (80%)	No relevante	No relevante para la mayoría (85%)
	-38% no tiene otra opción de transporte			
Placer conducción	No obtiene especial placer en la conduc- ción	-Placer y gusto por la conducción (95%)	-Placer y gusto por la conducción (98,5%)	-Placer y gusto por la conducción (98,3%)
		-Sentimiento de libertad (90%)	-Sentimiento de libertad (90%)	-Sentimiento de libertad (85%)
				-Conducen porque les gusta
Gusto por la velocidad	No obtienes especial placer con la veloci- dad	Gusto por la velo- cidad (82%)	Gusto por la veloci- dad (60%)	Menos interesados por la velocidad que los <i>sport</i> a pesar de haber sido multados por velocidad en un 23%
Identificación con «espíritu Motero»	No se identifican ne- cesariamente con el espíritu motero	Espíritu motero (79%)	Espíritu motero (74%)	Espíritu motero (80%)



	COMMUTERS / TRABAJADORES	SPORT RIDERS / CONDUCTORES DEPORTIVOS	RAMBLERS / EXCURSIONISTAS	TRAVELLERS/ VIAJANTES
Multas	Ratio baja en multas (16,1%)	Ratio alta (28,7%)	Ratio baja (15,6%)	Ratio alta (23,2%)
Sistemas de protección	Suelen llevar casco (95%)	Suelen llevar casco 90%	Los más conscientes	
Actitudes hacia el uso del casco	Por lo general son conscientes de los beneficios del casco	Son conscientes de los beneficios del casco 93,5%	Los más conscientes y con actitudes más positivas hacia los beneficios del casco	
Uso del casco en pasajeros	8,4% llevan a pasajeros sin casco		Los más conscientes y con actitudes más positivas hacia los beneficios del casco en pasajeros	Muy conscientes de uso del casco y sus beneficios
Multas por no llevar cascos	>2% del total de sus multas debidas al mal uso o no uso de casco	5-7% del total de sus multas debidas al mal uso o no uso de casco	5-7% del total de sus multas debidas al mal uso o no uso de casco	5-7% del total de sus multas debidas al mal uso o no uso de casco
Otros sistemas de protección (chaqueta, protector de espalda, botas)	Utilizan menos otros sistemas de protección	Utilizan habitualmente otros sistemas de protección	Utilizan habitualmente otros sistemas de protección	Los que más utilizan habitualmente otros sistemas de protección
Acciones que les preocupa	Mantener distancia de seguridad con coches y realizar adelantamientos seguros	Son menos prudentes a la hora de mantener distancia de seguridad con coches y realizar adelantamientos seguros	Los más prudentes en lo que respecta a acciones peligrosas	Se pegan menos a los vehículos que <i>sport</i> y Trabajadores
Muy conscientes de riesgos	Zizaguear entre coches	-Del alcohol, no conduce cuando beben (el 5% ha sido penalizado por beber bajo efectos del alcohol)	-Más conscientes que los <i>Commuters</i> en los riesgos de alta velocidad en zona urbana	-Peligros del alcohol si bien obtiene las puntuaciones más bajas (> 5% ha sido penalizado por beber bajo efectos del alcohol)
		-Menos conscientes de los peligros de zizaguear entre coches	-Los más conscientes sobre los peligros de zizaguear, adelantar por la derecha o con línea continua	-Hacen menos maniobras peligrosas que los Trabajadores y los Sport
				-Más conscientes que los <i>sport</i> Riders de los zizagueos y adelantar por la derecha

Tabla 8: Caracterización de los cuatro grandes perfiles de motoristas en Europa.
Elaboración propia a partir de SARTRE 4 (2012)



Perfiles de riesgo de motoristas en España

El 6% de los motoristas fallecidos en carretera en 2010 en España no utilizaban casco y el 9% de los fallecidos en zona urbana. El 24% de usuarios de ciclomotor fallecidos tampoco utilizaban casco ni en carretera ni en zona urbana. En zona urbana el uso de casco de los motociclistas se considera óptimo (una media superior al 98%); sin embargo, el uso de casco de los ciclomotores en zona urbana ha disminuido, pasando del 97,8% en 2009 al 95,4% en 2010. El uso de casco en carretera alcanzaba una media superior al 99% y un 95,8% en el caso de los ciclomotores, el 80% de los motoristas circulan con deficiencias en el equipamiento (ropa o calzado inadecuado) (APLUS-IDIADA/DGT 2010). El colectivo más vulnerable se concentra en las edades más jóvenes, entre los 15-17 años (36%), con mayor prevalencia de hombres (80%-90%).¹⁶

Los accidentes de **ciclomotores** han disminuido más en carretera que en zona urbana si bien las estadísticas muestran que en municipios de 5.000 a 20.000 habitantes el 6,9% de los usuarios de ciclomotor y el 21,6% pasajeros no utilizan el casco. En municipios mayores, de 20.000 a 60.000, los porcentajes se reducen a un 2,4% y 15,3% para el conductor y los pasajeros respectivamente. La experiencia y los años de permiso era otra de las variables significativas: los grupos de motoristas de mayor riesgo suelen tener 2 o menos años de experiencia.

En lo referente al género los varones son los conductores más implicados en accidentes en carretera (87,4%), sin embargo en vías interurbanas/urbana hay una mayor presencia de mujeres (20,8%). Asimismo los ciclomotores que se desplazan por motivos laborales son los que presentaban mayores porcentajes de colisiones (en relación a los distintos tipos posibles de accidentes. Según el estudio llevado a cabo por Línea Directa/INTRAS (2007) el mejor predictor del comportamiento se halla en el grupo de amigos o referencia de los propios usuarios de ciclomotor: **a mayor creencia que los amigos (y/o familiares) utilizan el casco, mayor probabilidad de usarlos ellos mismos (y viceversa).**

En lo que respecta a motocicletas, 15% de los conductores entre 25 y 30 años se ven implicados en un accidente al año y el grupo con mayores tasa de fallecidos se encuentra también en el intervalo de edad de 25-30 años (Fundación Mutua Madrileña, 2009). Por su parte la DGT (2011) presenta los siguientes datos desagregados y porcentajes de motoristas fallecidos en función de la edad: 25-34 años (28%), 35-44 años (26%), 45-54 años (23%), 55-64 años (11%). Los varones son los conductores más implicados en accidentes en carreteras (98,6%), si bien en vías interurbanas/urbanas se aprecia mayor presencia de la mujer (10,1%) (Línea Directa/INTRAS, 2007). En lo referente al hábitat entre los municipios con mayores tasas de siniestralidad se encuentran aquellos con un censo de 5.000 a 20.000 personas, y la

¹⁶ El grupo de mayor siniestralidad en ciclomotor (según DGT, 2011): **15-17 años (36%), 18-20 años (11%), 21-24 años (3%)**; según Línea Directa/INTRAS (2007) el 79% de los conductores de ciclomotor tiene menos de 29 años.



experiencia y años de permiso de los grupos de alto riesgo está en 3 o menos años de experiencia.¹⁷ **Los motoristas que se desplazan por motivos laborales son los que presenta mayor porcentaje de colisiones** (en relación a los distintos tipos posibles de accidentes).

El informe de IKERFEL/DGT (2012) identifica tres perfiles de riesgo a partir de la muestra española en SARTRE 4: perfil de motoristas de «bajo riesgo» (40,9%) (Tipo 1); motoristas de «mayor riesgo» (23,7%) (Tipo 2) y motoristas de «riesgo moderado» (35,4%) (Tipo 3). La principal conclusión de esta explotación es que el perfil de mayor exposición (Tipo 1) adopta riesgos en los cuatro factores identificados más abajo mientras que el perfil de riesgo moderado (Tipo 3) sólo en el factor **exceso de velocidad**. La siguiente tabla resume las principales diferencias de los perfiles en función de los factores identificados (Tabla 9).

FACTOR FALTA DE SEGURIDAD: son los que se muestran más de acuerdo con las afirmaciones (i) los motoristas no se abrochan correctamente el casco (ii) los motoristas hacen un mal uso del casco (iii) los motoristas se acercan demasiado a los vehículos que les preceden (iii) pasan el semáforo en ámbar.

- Tipo 1: 14,3%
 - Tipo 2: 29,0%
 - Tipo 3: 19,3%
- Media 20,9%**

FACTOR EXCESO DE VELOCIDAD: Los motociclistas identificados con este tipo son los que consideran en mayor medida que los motoristas infringen los límites de velocidad en carreteras convencionales, carreteras secundarias, autopistas y zonas urbanas.

- Tipo 1: 38,0%
 - Tipo 2: 96,0%
 - Tipo 3: 77,0%
- Media 68,3%**

FACTOR ALCOHOL: son los que se muestran en sus opiniones menos conscientes de los problemas asociados a la combinación alcohol y conducción, por lo tanto son más benévolo respecto al consumo de alcohol y la conducción.

- Tipo 1: 3,5%
 - Tipo 2: 11,4%
 - Tipo 3: 8,6%
- Media 6,6 %**

FACTOR MEDICAMENTOS: según sus opiniones son los que perciben en menor medida la peligrosidad del consumo de medicamentos durante la conducción.

- Tipo 1: 12,0%
 - Tipo 2: 16,0%
 - Tipo 3: 3,0%
- Media 11%**

Tabla 9: Caracterización de los tres perfiles de riesgo de la muestra de motoristas españoles en SARTRE 4 en función de los principales factores. Elaboración propia a partir de IKERFEL/DGT (2012)

¹⁷ El informe de la Fundación de la Mutua Madrileña (2009) pone el corte en 2 años mientras que el estudio Línea Directa/INTRAS (2007) plantea que en el caso de las motocicletas el 21% de los conductores tenía su permiso desde hacía 3 o menos años; en el caso de los ciclomotores el 47% de los conductores tenían su permiso desde hacía 3 o menos años.



Índice de exposición al riesgo de los colectivos de motoristas españoles

El estudio de APLUS-IDIADA/DGT (2010) analiza la exposición al riesgo de los diferentes colectivos de motoristas españoles a partir de los datos disponibles de todos los accidentes mortales que implicaron a algún motorista durante el año 2007. Considera el kilometraje recorrido por cada uno de los grupos de motoristas en los que se han clasificado el conjunto de conductores de motos, bien por tipo y/o cilindrada de moto, bien por la edad del conductor. A continuación presentamos un resumen de los principales perfiles de riesgo identificados por esta investigación (Tabla 10).




DGT / APLUS-IDIADA (2010)	TIPO DE MOTOCICLETA
Perfil motoristas de alto riesgo (alto nivel de exposición al riesgo)[IER > 30] 25-34 años de edad, conductores de una moto tipo <i>sport</i> de gran cilindrada (>750cc) con un recorrido medio de 9.100 kms/año (tasa de mortalidad 0.34 %)	SPORT 
18-24 años de edad, conductores de una moto tipo <i>sport</i> (126-500 cc) con un recorrido medio de 7.500 kms./año (tasa de mortalidad, 0,24 %)	
Perfil motoristas de riesgo bajo [IER < 10] >44 años, conductores moto <i>touring</i> (> 750cc) con un recorrido medio de 14.679 kms/año (tasa de accidentalidad-mortalidad, 0,01%)	TOURING 
35-44 años, conductores moto <i>touring</i> (> 750cc) con un recorrido medio de 14.385 kms/año (tasa de accidentalidad-mortalidad, 0,01%)	
Perfil motoristas de riesgo medio [10 < IER < 30] 18-24 años, conductores moto tipo <i>naked</i> (501-750 cc) con un recorrido medio de 5.500 kms/año (tasa de accidentalidad-mortalidad 0,25%)	NAKED 
25-34 años, conductores moto tipo <i>naked</i> (>750cc) con un recorrido medio de 3.500 kms/año (tasa de accidentalidad-mortalidad 0,12%)	

Tabla 10: Caracterización de los perfiles de riesgo de los motoristas según el estudio APLUS-IDIADA/DGT (2010)

A partir de la fusión y combinación de distintas fuentes de datos secundarios existente el estudio traza un mapa de la exposición al riesgo del colectivo de motoristas españoles a partir del cálculo del Índice de Exposición al Riesgo (IER). Este índice *permite evaluar y estimar correctamente la exposición al riesgo de cada grupo de conducción de moto, entendido como grupos de conducción el grupo de conductor y el tipo de moto que conduce* (APLUS-IDIADA/DGT, 2010: 3-4), el cual se calcula cruzando los datos de mortalidad de cada grupo



de conducción con los kilómetros que recorre ese grupo (*ibid.*, 4). En el cuadro siguiente recogemos una selección de los IER estimados (Tabla 11).

TIPO DE MOTO	CILINDRADA	EDAD DEL MOTORISTA	IER
<i>Scooter</i>	< 125cc	18-24 años	3,88
<i>Scooter</i>	< 125cc	25-34 años	3,62
<i>Touring</i>	501-750cc	25-34 años	6,60
<i>Touring</i>	501-750cc	35-44 años	7,31
<i>Touring</i>	501-750cc	>44 años	3,07
<i>Cruiser</i>	< 125cc	>44 años	7,94
<i>Trail/offroad/Supermotard</i>	< 125cc	25-34 años	2,56
<i>Trail/offroad/Supermotard</i>	501-750cc	25-34 años	5,57
<i>Trail/offroad/Supermotard</i>	>750cc	>44 años	4,17

Tabla 11: Nivel de Exposición al riesgo de los motoristas en España.
Elaboración propia basada en APLUS-IDIADA/DGT (2010)

Aunque el uso del casco en España se sitúa por encima de la media europea (90% según SARTRE 4) los distintos colectivos de motoristas presentan una distribución muy desigual en su uso. Por ello consideramos importante profundizar en el estudio de las características sociodemográficas y culturales de los distintos colectivos de motoristas que presentan un uso diferencial del casco y otros sistemas de protección, los motivos de los mismos en el uso que hacen de las motocicletas al igual que el uso que realizan sus amigos o los grupos de “moteros” a los que pertenezcan o con los que se identifiquen.

METODOLOGÍA

La presente investigación presenta un diseño mixto de investigación que combina la utilización de bibliografía especializada, informes oficiales y fuentes estadísticas secundarias con un trabajo de campo centrado en la producción de datos primarios cuantitativos mediante una breve encuesta *online*, y la obtención de datos cualitativos, como los gustos y las preferencias, a partir del perfil de Facebook de los usuarios que realizan la encuesta.

Los datos de los perfiles en Facebook han proporcionado información cualitativa espontáneamente producida por los propios usuarios a partir de los «Me gusta» o *likes*. De este modo se pretende profundizar en la caracterización sociocultural de los grupos de interés a partir del análisis de datos producidos espontáneamente por los propios usuarios de Facebook encuestados.



A continuación pasamos a desarrollar cada una de las tres fases principales:

- Caracterización de los perfiles teóricos de riesgo sobre el no uso o mal uso de los elementos de retención o protección a partir de la exploración de informes oficiales y fuentes estadísticas presentadas en el apartado anterior - Sociodemografías-.
- Realización del cuestionario y diseño de la campaña «¿Tú qué conduces?».
- Elaboración y depuración de la base de datos obtenida y caracterización de la muestra final.

Caracterización de los perfiles teóricos de riesgo

A partir de las investigaciones e informes oficiales presentados previamente, identificamos los grupos que mayor prevalencia en el no uso o mal uso de los elementos de retención y protección. Estos análisis exploratorios iniciales permitieron superar las disparidades existentes debidas a las diferencias muestrales, la mayor o menor vigencia de los datos, su naturaleza y los tipos de análisis. También permitieron elaborar una caracterización más integral y más segmentada, en función de las posibilidades metodológicas de producción y extracción de datos que brindan las redes sociales como Facebook.

En la identificación de estos perfiles iniciales se tuvieron en cuenta el tipo de vehículo, diferenciando entre automóvil, furgoneta y ciclomotor/motocicleta, y dentro de éstos en relación al no uso o mal uso del cinturón, del casco, y de los sistemas de retención infantil (SRI). También se utilizaron las variables sexo, edad, nivel de estudios, estado civil (cuando se tuvo información), ocupación (en algunas ocasiones también sector de actividad) y hábitat. Esta caracterización permitió identificar once perfiles de riesgo tal como se detalla a continuación (Tabla 12).

AUTOMÓVILES	
CINTURÓN	
PERFIL 1: hombres de 25 a 39 años	
PERFIL 2: hombres de 25 a 39 años y hombres y mujeres de 18 a 24 años	
PERFIL 3: hombres y mujeres de 18 a 24 años	
CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS	
CICLOMOTORES	
PERFIL 4: hombres y mujeres de 18 a 24 años	
MOTOCICLETAS	
PERFIL 5: hombres motoristas de 25 a 34 años	
<ul style="list-style-type: none"> • Perfil 5.1: hombres de 45 a 54 años 	
PERFIL 6: hombres de 35 a 44 años	
PERFIL 7: hombres de 35 a 44 años y de 45 a 54 años	

**SISTEMAS RETENCIÓN INFANTIL (SRI)****PERFIL 8:** hombres y mujeres mayores de 18 años**PERFIL 9:** hombres y mujeres mayores de 18 años**PERFIL 10:** mujeres mayores de 18 años**PERFIL 11:** hombres mayores de 18 años**Tabla 12: Resumen de perfiles teóricos de riesgo**

En los perfiles de conductores que no usan el cinturón destacan los hombres de edades intermedias (25 y 39 años) y los hombres y mujeres más jóvenes. Este grupo se caracteriza por tener niveles educativos medio-bajos o bajos, realizar profesiones que están muy vinculadas al uso del automóvil, como transportistas, comerciantes y autónomos, y vivir en municipios semi-rurales o en pequeñas ciudades. En este grupo coexisten tres perfiles diferenciados (Tabla 13).

En el **primer perfil** predominarían los conductores de furgonetas y sus acompañantes (que tampoco suelen llevar cinturón, menos en los asientos traseros), transportistas, trabajadores manuales, o no manuales sin cualificar, con edades entre 25 y 39 años. Suelen ser conductores con larga experiencia en la conducción (más de 9 años) y pueden conducir durante muchas horas sin descansar. Este perfil también incluye conductores que realizan trayectos mixtos (urbanos-carreteras) y que han tenido dos o más accidentes con daños materiales. La mayoría de los accidentes de este primer grupo están relacionados con la actividad laboral, producidos en el trayecto de ida y vuelta al trabajo, conocidos como *in itinere*.

El **segundo perfil** presenta una mayor heterogeneidad en cuanto a edad y sexo, aunque predominan los varones entre 25-39 años y hombres y mujeres entre 18 y 24 años. También muestra una estrecha relación entre la utilización del coche y la actividad laboral. En su mayoría incluye comerciantes o pequeños autónomos entre los cuales predomina la opinión de que el cinturón no es necesario si se conduce con cuidado.

El **tercer perfil** está compuesto por jóvenes entre 18 y 24 años, de ambos sexos, aunque con mayor presencia de hombres. Este grupo acoge a conductores que pertenecen a entornos familiares con bajo estatus socioeconómico y cultural, algunos de ellos próximos a zonas de vulnerabilidad/exclusión social y quienes pueden exhibir una actitud rebelde ante las normativas de tráfico. Suelen llevar pocos años conduciendo, viven en ciudades pequeñas y podrían estar relacionados con los accidentes que ocurren, sobre todo, por las noches y los fines de semana.

**CINTURÓN****PERFIL CINTURÓN 1**

- Hombres de 25 a 39 años
- Nivel de estudios: secundarios o primarios
- Ocupación: transportistas, trabajadores manuales
- Hábitat: municipios de 5.000-20.000 habitantes y ciudades pequeñas de 20.000-60.000 habitantes
- Vehículo: predominan conductores de furgonetas y sus acompañantes

PERFIL CINTURÓN 2

Grupo no homogéneo por edad/sexo

PERFIL 2.1: hombres de 25 a 39 años y de 18 a 24

PERFIL 2.2: mujeres de 18 a 24 años

- Nivel de estudios: secundarios y de grado medio
- Ocupación: comerciantes, autónomos y administrativos
- Vehículo: principalmente conductores de turismo

PERFIL CINTURÓN 3

- Hombres y mujeres de 18 a 24 años
- Nivel de estudios: primarios o sin estudios (nivel socioeconómico y cultural bajos)
- Hábitat: ciudades pequeña

Tabla 13: Perfiles teóricos de riesgo automóviles (turismos y furgonetas). Uso del cinturón

En el grupo de motoristas coinciden conductores de ciclomotores jóvenes (18 y 24 años), chicos y chicas, pero sobre todo hombres (entre el 80%-90%), y conductores de motocicletas con edades más avanzadas. En 2010 el 24% de usuarios de ciclomotor fallecidos no utilizaban casco ni en carretera ni en zona urbana. El uso de casco de los ciclomotores en zona urbana ha disminuido, pasando del 97,8% en 2009 al 95,4% en 2010, y los accidentes de ciclomotores han disminuido más en carretera que en zona urbana (DGT/IDIADA, 2010). Los ciclomotores que se desplazan por motivos laborales son los que presentaban mayor porcentaje de colisiones (en relación a los distintos tipos posibles de accidentes) (Tabla 14).

El **cuarto perfil** incluye conductores de ciclomotores que no suelen llevar puesto el casco: el 2,4% de conductores de ciclomotor no los utiliza y el 15,3% de los pasajeros. Viven en municipios entre 5.000 y 20.000 habitantes (el 6,9% de los usuarios de ciclomotor no los utiliza y el 21,6 % pasajeros) y en pequeñas ciudades entre 20.000 a 60.000 habitantes. Sus accidentes se producen principalmente en zonas urbanas y muchos están relacionados con la actividad laboral. Prevalecen los hombres, solteros, entre 18 y 24 años, con pocos años de experiencia en conducción y con nivel de estudios básico; realizan trabajos como obreros no cualificados. Su actitud temeraria e imprudente ante el riesgo encuentra correspondencias con las malas condiciones sociolaborales del sector y trabajos eventuales, poco valorados socialmente, lo que les puede llevar a incumplir las normas (Fernández y Baeza, 2006).



El grupo de conductores de motocicletas incluye tres perfiles.¹⁸ El primero se caracteriza por ser el de mayor riesgo en cuanto al no uso del casco y las actitudes de riesgo (**quinto perfil**). Son conductores que no perciben especialmente el exceso de velocidad y les gusta conducir sin ponerse casco. Está compuesto por hombres que pertenecen a dos grupos de edad, uno más joven, entre los 25 y 34 años, y un segundo grupo de edades superiores comprendidas entre los 45 y 54 años. En el grupo primero, el más joven, predominan un nivel cultural medio (FP o similar) mientras que en el grupo de edades superiores predominan los estudios primarios. En lo referente a la ocupación profesional prevalecen los trabajadores manuales, aunque el grupo también incluye comerciantes y oficinistas funcionarios. Más de la mitad están casados y el 64,4% tiene hijos. Viven en grandes ciudades y conducen, sobre todo, motos tipo *scooters*, *touring*, *enduro* y *naked*.

El **sexto perfil** se caracteriza por adoptar actitudes de riesgo más relacionadas con la velocidad y con edades entre 35 y 44 años. Predominan los estudios secundarios (FP o similar), seguido de estudios primarios. Entre las actividades laborales sobresale la de trabajador manual (obrero), seguida de empresario comerciante-propietario tienda y oficinista funcionario. La mitad están casados, si bien un 30% son solteros y más de la mitad también tienen hijos. Conducen sobre todo motos *scooter* y deportivas y viven en pueblos o en grandes ciudades.

El **séptimo perfil** de conductores de motocicletas está constituido por hombres entre 35 y 44 años, y entre 45 y 54 años. Suelen utilizar el casco si bien pueden mostrar una actitud mayor de riesgo relacionado con la velocidad. En este grupo prevalece un mayor nivel de estudios, predominando los secundarios, seguidos de estudios superiores, y actividades laborales, muy próximas en los porcentajes, de oficinistas funcionarios y trabajadores manuales. Aproximadamente la mitad están casados, tienen hijos y viven en grandes ciudades y conducen *scooter* y *touring* ruterías.

CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS

PERFIL CICLOMOTOR 4

- Hombres y mujeres de 18 a 24 años
- Hábitat: municipios de 5.000-20.000 habitantes y ciudades pequeñas de 20.000-60.000 habitantes

PERFIL MOTORISTA 5

- Hombres motoristas de 25 a 34 años y de 45 a 54 años
- Nivel de estudios: secundarios o primarios
- Ocupación: estudiantes; trabajadores manuales; en menor medida comerciantes
- Hábitat: grandes ciudades y entorno rural
- Tipo de moto: *scooter*, *touring*, *enduro* y *naked*

¹⁸ Los perfiles de motoristas están identificados a partir de nuestro análisis de la base de datos de SARTRE 4 proporcionada por la DGT (véase ANEXO I).

**PERFIL MOTORISTA 6**

- Hombres de 35 a 44 años
- Ocupación: trabajador manual, empresario comerciante- propietario tienda y oficinista funcionario
- Nivel de estudios: secundarios o primarios
- Tipo de moto: *scooter* y deportiva
- Hábitat: grandes ciudades y ámbito rural

PERFIL MOTORISTA 7

- Hombres de 35 a 44 y de 45 a 54 años
- Nivel de estudios: secundarios y/o superiores
- Ocupación: trabajador manual y oficinista funcionario
- Tipo de moto: *scooter* y *touring* ruterías
- Hábitat: mayoritariamente grandes ciudades

Tabla 14: Perfiles teóricos de riesgo ciclomotores y motocicletas. Uso del casco

En relación a los perfiles que no utilizan sistemas de retención infantil (SRI) las dimensiones más discriminantes son el hábitat y el nivel socioeconómico y cultural (Tabla 15).

El **octavo perfil** incluye hombres y mujeres mayores procedentes de entornos socio- económicos y culturales bajos, de familias numerosas o monoparentales, con profesiones no cualificadas. En concreto, son familias en las que los niños tienen mayor riesgo de sufrir accidentes y lesiones debido a la peor calidad de los dispositivos de seguridad o falta de los mismos.

El **noveno perfil** se asemeja al anterior con la salvedad de que las familias residen en municipios entre 5.000-20.000 habitantes y ciudades pequeñas de 20.000-60.000 habitantes.

Los perfiles décimo y undécimo incluyen familias con nivel socioeconómico medio residentes en grandes ciudades o con actividades profesionales semi-cualificadas. El **décimo perfil** estaría más representado por mujeres, casadas, que suelen llevar a sus hijos e hijas al colegio, o van a recogerlos, y que tienen actividades laborales con jornada completa. En el **undécimo perfil**, por último, habría más hombres, sin concreción en cuanto a la edad, con trabajos cualificados, vinculados a profesiones liberales, empresario comerciante, oficinista, y pueden vivir en ciudades grandes o ciudades pequeñas. Este último perfil lleva normalmente a niños, bien sea al colegio u otro tipo de trayectos.

SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI)**PERFIL SISTEMA DE RETENCION 8**

- Hombres y mujeres mayores de 18 años
- Nivel de estudios: niveles socioeconómicos y educativos bajos
- Ocupación: trabajadores no cualificados
- Procedentes de familias monoparentales y familias numerosas

**PERFIL SISTEMA DE RETENCION 9**

- Hombres y mujeres mayores de 18 años
- Nivel de estudios: primarios y secundarios
- Ocupación: pequeños autónomos y trabajadores manuales
- Hábitat: municipios de 5.000-20.000 habitantes y ciudades pequeñas de 20.000-60.000 habitantes

PERFIL SISTEMA DE RETENCION 10

- Mujeres mayores de 18 años
- Ocupación: empresario, comerciantes, propietario de tienda, artesano propietario
- Estado civil: casadas
- Hábitat: ciudad grande

Tabla 15: Perfiles teóricos de riesgo automóviles. Usos de sistemas de retención infantil (SRI)

Elaboración del cuestionario

La investigación se basa en la realización de una encuesta *online* a través de Facebook a conductores de coches y motocicletas. La encuesta aporta información sobre las características sociodemográficas y socioeconómicas de las personas, y hábitos relacionados con la conducción, el uso del cinturón, los SRI y el casco. Esta información se obtiene en relación a tres tipos de variables:

1. **Variables básicas:** hábitat, edad, género y número de hijos.
2. **Variables funcionales:** tipo y frecuencia de uso del automóvil y el no uso o mal uso de los sistemas de retención y protección (cinturón y casco).
3. **Variables socioeconómicas:** profesión, situación laboral y estudios del participante, y profesión, situación laboral y estudios del padre y la madre. Estos datos permiten identificar la procedencia y posición social de los conductores.

A partir de estas variables, el cuestionario destinado a usuarios de automóviles y motocicletas se organizó en tres bloques temáticos.



Cuestionario dirigido a usuarios de automóviles

1 DINOS PARA QUÉ TE MUEVES

	NUNCA	MUY OCASIONALMENTE	A VECES	MUY A MENUDO	SIEMPRE
EN COCHE - PARA IR A TRABAJAR	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
OTROS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
EN FURGONETA - PARA IR A TRABAJAR	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
OTROS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA. TUS NOMBRE Y TU EMAIL, OBTENIDOS A TRÁMÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO. LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL) Y POR TANTO, NO TE HANRÁN IDENTIFICABLE (DADOS DISOCIADOS) NIENDO RECAUDADOS EXCLUSIVAMENTE PARA FINES ESTADÍSTICOS.

[BASES LEGALES](#)

El **primer bloque temático** [preguntas 1-3], informa sobre si se conduce coche o furgoneta (P1) y para qué se usa (ir a trabajar o para otros usos como viajar, ocio/viajes); con qué frecuencia se utiliza el cinturón de seguridad (P2) en función de las distintas vías (autopistas/autovías, carreteras nacionales, secundarias y zona urbana); y con qué frecuencia se usa el cinturón o cuco, silla-cesta o sillita (SRI) cuando se lleva niños en el coche (P3).

2 CUANDO CONDUCES, ¿CON QUÉ FRECUENCIA TE PONES EL CINTURÓN?

	NUNCA	MUY OCASIONALMENTE	A VECES	A MENUDO	SIEMPRE
EN AUTOPISTAS / AUTOVÍAS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
EN CARRETERAS NACIONALES	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
EN CARRETERAS SECUNDARIAS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
EN ZONA URBANA	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA. TUS NOMBRE Y TU EMAIL, OBTENIDOS A TRÁMÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO. LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL) Y POR TANTO, NO TE HANRÁN IDENTIFICABLE (DADOS DISOCIADOS) NIENDO RECAUDADOS EXCLUSIVAMENTE PARA FINES ESTADÍSTICOS.

[BASES LEGALES](#)

3 SI LLEVAS NIÑOS EN EL COCHE, ¿EN QUÉ SITUACIONES LLEVAN PUESTO EL CINTURÓN O DISPOSITIVO DE RETENCIÓN (CUCO, SILLA-CESTO O SILLITA)?

EN ALGUNA OCASIÓN	<input type="radio"/>
A MENUDO	<input type="radio"/>
A VECES	<input type="radio"/>
SIEMPRE	<input type="radio"/>
NUNCA	<input type="radio"/>
NUNCA LLEVO NIÑOS	<input type="radio"/>



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA. TUS NOMBRE Y TU EMAIL, OBTENIDOS A TRÁMÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO. LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL) Y POR TANTO, NO TE HANRÁN IDENTIFICABLE (DADOS DISOCIADOS) NIENDO RECAUDADOS EXCLUSIVAMENTE PARA FINES ESTADÍSTICOS.

[BASES LEGALES](#)



4 ¿DÓNDE VIVES?

- EN UN PUEBLO ☐
- UNA CIUDAD PEQUEÑA ☐
- EN LAS AFUERAS (CIUDAD DORMITORIO) ☐
- UNA GRAN CIUDAD ☒



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA. TUS NOMBRE Y TU EMAIL, OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL BORTEO. LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARAN IDENTIFICABLE (CARDS DISCORDING) SIENDO RECOGIDOS EXCLUSIVAMENTE PARA FINES ESTADÍSTICAS.

[PASES LEGALES](#)

El **segundo bloque temático** [preguntas 4-6] aborda el lugar de residencia (P4), número de hijos (P5), y el nivel educativo (P6) en relación a tres categorías: primarios, secundarios (BUP, COU, ESO, BACHILLERATO, FP I, FP II) y superiores. Los/as participantes contestan sobre el nivel de estudios, terminados o en curso, y el de sus madres y padres. La inclusión del nivel de estudios de los padres y madres permite analizar la movilidad social de los participantes, en este caso en relación al nivel educativo (o *capital cultural*).¹⁹

5 ¿TIENES HIJOS?

NO TENGO HIJOS ☒

- 1 ☐
- 2 ☐
- 3+ ☐



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA. TUS NOMBRE Y TU EMAIL, OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL BORTEO. LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARAN IDENTIFICABLE (CARDS DISCORDING) SIENDO RECOGIDOS EXCLUSIVAMENTE PARA FINES ESTADÍSTICAS.

[PASES LEGALES](#)

6 ESTUDIOS (CONCLUIDOS O EN CURSO)

TÚ

SUPERIORES

MADRE

SUPERIORES

PADRE

SUPERIORES



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA. TUS NOMBRE Y TU EMAIL, OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL BORTEO. LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARAN IDENTIFICABLE (CARDS DISCORDING) SIENDO RECOGIDOS EXCLUSIVAMENTE PARA FINES ESTADÍSTICAS.

[PASES LEGALES](#)

¹⁹ En investigaciones previas identificamos diferencias en la actitud ante la velocidad y otros riesgos en la conducción en función de las movilidad cultural o económica (ascendente o descendente) de los/as participantes (Gordo, Parra, Heiber, 2011).



**social
noise**



CIBERSOMOSAGUAS
cultura digital y movimientos sociales



7

SITUACIÓN LABORAL

TÚ

INACTIVO, ESTUDIANTE, AMA DE C...

MADRE

CONTRATO INDEFINIDO

PADRE

CONTRATO INDEFINIDO



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA. TUS NOMBRE Y TU EMAIL, OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO. LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARAN IDENTIFICABLE (DATOS DISOCIADOS) SIENDO RECAUDADOS EXCLUSIVAMENTE PARA FINES ESTADÍSTICOS.

[BASES LEGALES](#)

El **tercer bloque temático** [preguntas 7-9] se centra en la situación laboral de los usuarios, en cuanto a contrato indefinido, contrato eventual, autónomo, en paro o inactivo. La pregunta 8 se centra en la categoría ocupacional. Y la pregunta 9, por su parte, se centra en el sector de actividad. En este bloque temático también se pregunta sobre la actividad laboral del padre y de la madre con el propósito de profundizar en la movilidad de clase asociada al poder adquisitivo (*capital económico*).

8

PROFESIÓN (ÚLTIMA ACTIVIDAD REALIZADA EN CASO DE ESTAR ACTUALMENTE EN PARO)

TÚ

PROFESIONAL CUALIFICADO (ABOGA...

MADRE

PROFESIONAL CUALIFICADO (ABOGA...

PADRE

AUTÓNOMO MEDIANO, PEQUEÑO EN...



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA. TUS NOMBRE Y TU EMAIL, OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO. LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARAN IDENTIFICABLE (DATOS DISOCIADOS) SIENDO RECAUDADOS EXCLUSIVAMENTE PARA FINES ESTADÍSTICOS.

[BASES LEGALES](#)

9

SECTOR DE ACTIVIDAD

TÚ

NUEVAS TECNOLOGÍAS, MEDIOS SOC...

MADRE

INDUSTRIA

PADRE

ADMINISTRACIÓN, EDUCACIÓN, SAN...



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA. TUS NOMBRE Y TU EMAIL, OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO. LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARAN IDENTIFICABLE (DATOS DISOCIADOS) SIENDO RECAUDADOS EXCLUSIVAMENTE PARA FINES ESTADÍSTICOS.

[BASES LEGALES](#)



Cuestionario dirigido a usuarios de ciclomotores y motocicletas

1

¿QUÉ TIPO DE CICLOMOTOR O MOTOCICLETA TIENES?

NAKED

SPORT STYLE

RUTERAS (TOURING STYLE MOTORCYCLE)

TOURING ENDURE

CUSTOM

SCOOTER

CICLOMOTOR

☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐

ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA, TUS NOMBRE Y TU EMAIL OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO, LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARÁN IDENTIFICABLE (DATOS DISOCIADOS) SIENDO RECABADOS

El **primer bloque temático** [preguntas 1-5] informa sobre el tipo de moto de los usuarios (P1), la cilindrada (P2), para qué utilizan la moto (ir a trabajar, u otros usos) (P3), kilómetros que recorre al año (P4) y con qué frecuencia se pone el casco (P5) en las distintas vías.

2

¿CUÁL ES LA CILINDRADA DE TU CICLOMOTOR O MOTOCICLETA?

HASTA 50

DE 50 A 125

DE 125 A 250

DE 250 A 500

DE 500 A 1.000

MÁS DE 1.001

☐
☐
☐
☐
☐
☐

ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA, TUS NOMBRE Y TU EMAIL OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO, LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARÁN IDENTIFICABLE (DATOS DISOCIADOS) SIENDO RECABADOS

3

DINOS PARA QUÉ TE MUEVES

NUNCA

MUY OCASIONALMENTE

A VECES

MUY A MENUDO

SIEMPRE

IR A TRABAJAR

OTROS

☐
☐
☐
☐
☐
☐
☐

ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA, TUS NOMBRE Y TU EMAIL OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO, LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARÁN IDENTIFICABLE (DATOS DISOCIADOS) SIENDO RECABADOS



4

¿CUÁNTOS KILOMETROS CONDUCES AL AÑO?

- NINGUNO
- MEJOS DE 3.000
- DE 3.001 A 6.000
- DE 6.001 A 9.000
- DE 9.001 A 16.000
- MÁS DE 16.001



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA, TUS NOMBRE Y TU EMAIL OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO, LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARÁN IDENTIFICABLE (DATOS DISOCIADOS) SIENDO RECABADOS

5

CUANDO CONDUCES UNA MOTOCICLETA O CICLOMOTOR, ¿CON QUÉ FRECUENCIA TE PONES EL CASCO?

	NUNCA	MUY OCASIONALMENTE	A VECES	MUY A MENUDO	SIEMPRE
EN AUTOPISTAS/AUTOVIAS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
EN CARRETERAS NACIONALES	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
EN CARRETERAS SECUNDARIAS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
EN ZONA URBANA	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA, TUS NOMBRE Y TU EMAIL OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO, LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARÁN IDENTIFICABLE (DATOS DISOCIADOS) SIENDO RECABADOS

El **segundo bloque temático** [preguntas 6-7] aborda el lugar de residencia (P6), y el nivel educativo (P7), en relación a tres categorías: primarios, secundarios (BUP, COU, ESO, BACHILLERATO, FP I, FP II), y superiores.

6

¿DÓNDE VIVES?

- EN UN PUEBLO
- UNA CIUDAD PEQUEÑA
- EN LAS AFUERAS (CIUDAD DORMITORIO)
- UNA GRAN CIUDAD
- NS/NC



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA, TUS NOMBRE Y TU EMAIL OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO, LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARÁN IDENTIFICABLE (DATOS DISOCIADOS) SIENDO RECABADOS

7

ESTUDIOS (CONCLUIDOS O EN CURSO)

TÚ

Secundarios (BP, COU, ESO, Bz)

MADRE

Superiores

PADRE

Superiores



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA, TUS NOMBRE Y TU EMAIL OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO, LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARÁN IDENTIFICABLE (DATOS DISOCIADOS) SIENDO RECABADOS



8 SITUACIÓN LABORAL

TÚ

MADRE

PADRE



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA, TUS NOMBRE Y TU EMAIL OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO, LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARÁN IDENTIFICABLE (DATOS DISOCIADOS) SIENDO RECABADOS

El **tercer bloque temático** [preguntas 8-10] aborda la situación laboral de los usuarios. Este bloque temático es común al de conductores de vehículos (aunque con distinta numeración de las preguntas).

9 PROFESIÓN (ÚLTIMA ACTIVIDAD REALIZADA EN CASO DE ESTAR ACTUALMENTE EN PARO)

TÚ

MADRE

PADRE



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA, TUS NOMBRE Y TU EMAIL OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO, LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARÁN IDENTIFICABLE (DATOS DISOCIADOS) SIENDO RECABADOS

10 SECTOR DE ACTIVIDAD

TÚ

MADRE

PADRE



ESTA ENCUESTA ES TOTALMENTE ANÓNIMA, TUS NOMBRE Y TU EMAIL OBTENIDOS A TRAVÉS DE FACEBOOK SÓLO SERÁN UTILIZADOS PARA TU PARTICIPACIÓN EN EL SORTEO, LAS RESPUESTAS AL PRESENTE CUESTIONARIO NO ESTÁN ASOCIADAS A TUS DATOS PERSONALES (NOMBRE Y EMAIL), Y POR TANTO, NO TE HARÁN IDENTIFICABLE (DATOS DISOCIADOS) SIENDO RECABADOS



Aplicación del cuestionario online a través de Facebook

La lógica de segmentación en Facebook se basa en la utilización de datos concretos de los usuarios, siempre de forma anónima, a los que se dirigen mensajes con fines publicitarios por parte de entidades interesadas. Esta herramienta de segmentación publicitaria se ha utilizado en la presente investigación para realizar la captación del público objetivo que debía rellenar la encuesta de la campaña «¿Tú que conduces?» y, de este modo, obtener el permiso para acceder a los datos de su perfil en Facebook. A continuación introducimos brevemente algunas de las principales características de esta herramienta.

Cuando Facebook comercializa los datos de los usuarios para la segmentación publicitaria ofrece un número concreto de variables a través de las cuales se pueden definir grupos objetivo (Tabla 16).

Edad	Permite seleccionar rangos de edad concretos si se desea
Sexo	Hombre, mujer o ambos
Intereses	Permite segmentar a los usuarios según sus intereses, siempre y cuando estén definidos dentro de la plataforma y el usuario los haya marcado
Estado civil	Soltero, en una relación, casado, comprometido, sin especificar o cualquiera de las anteriores
Idioma	Permite elegir un idioma específico
Formación	Se puede elegir entre cuatro opciones: todos los usuarios, usuarios en el instituto, usuarios en la universidad o usuarios con estudios universitarios. En los dos últimos casos se puede especificar por universidades concretas
Lugar de trabajo	Se puede segmentar también el lugar de trabajo del usuario a través del nombre de la empresa que interese

Tabla 16: Variables de segmentación a través de Facebook

Con la combinación de las variables listadas más arriba, Facebook proporciona una cantidad estimada de personas que se encuentran registradas en su plataforma y quienes reciben en su página de Facebook el reclamo publicitario de la campaña «¿Tú qué conduces?». A continuación ponemos un ejemplo extraído de la sección de «Anuncios» desde donde se accede a la selección del público objetivo para las distintas campañas y el precio estimado de la misma (o puja) (Figura 3).



The screenshot shows the Facebook Ads targeting configuration page. The 'Elige tu público' (Choose your audience) section includes the following settings:

- Ubicación:** España (selected)
- Edad:** 18 - Sin máximo (selected)
- Sexo:** Todas (selected)
- Intereses concretos:** Introduce un interés...
- Categorías amplias:** A list of categories is shown, including 'Intereses' (selected), 'Actividades', 'Negocios/tecnología', 'Ethnic', 'Eventos', 'Estado familiar', 'Usuarios de móviles (todos)', 'Mobile Users (Android)', and 'Mobile Users (iOS)'.
- Conexiones:** Segmentación avanzada (selected)

On the right, the 'Público objetivo' (Target audience) summary shows:

- Público objetivo:** 16,523,220 personas
- Puaja recomendada:** \$0.32-\$0.75 USD

Figura 3: Sección de configuración de anuncios/campañas publicitarias en Facebook para la captación de públicos objetivos en función de variables básicas de segmentación (<http://www.facebook.com/ads/create/>)

A modo de ejemplo y según las lógicas de selección señaladas, la tabla siguiente muestra el universo de usuarios de Facebook para nuestros perfiles teóricos en función de la edad y el sexo (Tabla 17).

Nº Perfil	Características	Usuarios en Facebook
2, 3, 4	Hombres 18 - 24 años	1.637.380
1, 2	Hombres 25 - 39 años	3.686.400
6, 7	Hombres 35 - 44 años	2.071.260
5,6,7	Hombres 45 - 54 años	1.067.260
2,4	Mujeres 18 - 24 años	1.702.860
9,10	Mujeres mayores de 18 años casadas	1.193.520
8,11	Hombres mayores de 18 años casados	977.760

Tabla 17: Universo de usuarios en Facebook de la campaña «¿Tú qué conduces?»



Diseño y desarrollo creativo de la campaña «¿Tú qué conduces?»

El cuestionario se alojó en una aplicación *ad hoc* para esta investigación. El diseño de la aplicación *online* de la campaña «¿Tú qué conduces?» adoptó un diseño limpio y actual, diferenciándose cada cuestionario por el color de fondo: verde para los conductores de coches y azul para los motociclistas. Las imágenes estaban acompañadas de dos eslóganes publicitarios diferentes en relación a la imagen del coche y de la moto con el propósito de diferenciar el acceso de los usuarios a la plataforma. Las frases reclamo utilizadas fueron las siguientes:

Mi coche y yo. La música la pone el motor, no el estéreo

Mi moto y yo. El viento en la cara y el sol en la espalda





Para disminuir la tasa de rebote y conseguir maximizar la tasa de respuestas se elaboró una primera pantalla con los incentivos a los que el usuario podía optar en el caso de resultar ganador del sorteo como se aprecia en las siguientes capturas de pantallas.



La aplicación-encuesta se alojó en los servidores de Social Noise, S.L, nuestro socio colaborador en esa investigación. El sistema de gestión de base de datos utilizado fue MySQL,²⁰ de amplia difusión y con solvencia y seguridad garantizadas. Para asegurar el anonimato de los participantes, como se indica en las Bases Legales del Sorteo (Anexo III), se derivaron los datos personales, nombre y email de los participantes a una base de datos que sólo se utilizó para la realización del concurso. El resto de los datos (respuestas del formulario y datos del perfil de Facebook) quedaron registrados en otra base de datos. Para informar a los participantes sobre el carácter anónimo de la encuesta se incluyó el siguiente texto informativo a pie de página en cada una de las pantallas:

Esta encuesta es totalmente anónima, tu nombre y tu email obtenidos a través de Facebook sólo serán utilizados para tu participación en el sorteo. Las respuestas al presente cuestionario no están asociadas a tus datos personales (nombre y email), y por tanto, no te harán identificable (datos disociados) siendo recabados exclusivamente para fines estadísticos.

Dependiendo de las características de los perfiles se crearon diferentes reclamos en los que se incluían frases publicitarias de la campaña e imágenes de los premios a los que los usuarios podían optar; en todos los reclamos se indicaba el valor del premio. La campaña estuvo activa del 15 al 24 de diciembre de 2012. A continuación presentamos una selección de los reclamos utilizados.

²⁰ Sistema de gestión de Bases de Datos Relacional:
https://es.wikipedia.org/wiki/Sistema_de_gestión_de_bases_de_datos.

**PERFIL 1****(Hombres 25-39 años)**Conducen **FURGONETA**

Orientado a transportistas, predominantemente trabajadores manuales o no manuales sin cualificar. Suelen pensar que el cinturón no es necesario si se conduce con prudencia. La frase del reclamo buscaba la identificación del usuario, quien probablemente no utilice cinturón en trayectos cortos. En uno de los reclamos se ha incorporado uno de los premios a los que se podía optar junto con la frase (auriculares).

PERFIL 2**(Hombres 25-39 años)****(Hombres 18-24 años)****(Mujeres 18-24 años)**Conducen **COCHE**

Orientado a hombres que trabajan al volante; predominan comerciantes, autónomos y administrativos. Suelen pensar que el cinturón no es necesario si se conduce con prudencia. La frase del reclamo buscaba la identificación del usuario, quien probablemente no utilice cinturón en trayectos cortos. Las imágenes elegidas del coche apelan directamente al target. Asimismo, la imagen del *spa* fue uno de los incentivos que mejor funcionó en relación a este perfil.

PERFIL 3**(Hombres 18-24 años)****(Hombres y mujeres 18-24 años)**Conducen **COCHE**

Orientado a jóvenes conductores próximos a zonas de vulnerabilidad y exclusión social y quienes pueden reaccionar de manera insu-misa/rebelde ante las normativas de tráfico.

Para este reclamo se utilizaron dos estrategias:

- El valor del reclamo y una pregunta directa: ¿Quieres ganar un premio de 100€?
- Realizar una pregunta más provocativa, más acorde al target. Bajo el título de "Contesta si eres hombre"

La segunda opción fue la que mejor funcionó.

¿Trabajas al volante?

¿Trabajas en una furgó y estás harto del cinturón? Cuéntanoslo y gana un premio de 100€

¿Trabajas al volante?

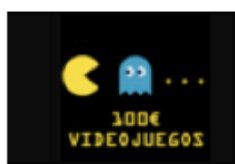
¿Trabajas en una furgó y estás harto del cinturón? Cuéntanoslo y gana un premio de 100€

¿Eres conductor habitual?

¿Llevas cinturón hasta en trayectos cortos? Participa y gana un premio valorado en 100€

Gana un premio de 100€

Cuéntanos si siempre usas cinturón de seguridad. Y participa en nuestro sorteo!

¿Eres conductor habitual?

¿Quieres ganar un premio de 100€? Cuéntanos si siempre usas cinturón y ¡participa!

Contesta si eres hombre

¿Estás harto del cinturón de seguridad? Confiesa y gana un premio de 100€



PERFIL 4

(Hombres 18-20 años)

(Hombres 21-24 años)

(Mujeres 18-20 años)

(Mujeres 21-24 años)

Conducen **CICLOMOTOR**

Orientado a jóvenes con pocos años de experiencia en la conducción y cuyo comportamiento está muy condicionado por su entorno. A mayor creencia de que los amigos y/o familiares utilizan el casco, mayor probabilidad de usarlos ellos mismos (y viceversa).

Los reclamos utilizados apelan directamente a los conductores de ciclomotor acordes al target:

- ¿Tus amigos pasan del casco, y tú no?
- ¿Crees que el casco sólo es para grandes motos?

Estos reclamos fueron duplicados con imágenes de la tarjeta regalo de Zara y de 100€ en videojuegos. Los anuncios más efectivos fueron aquellos que incluían la imagen de la *Vespa*.

¿Tienes moto?



¿Tus amigos pasan del casco, y tú no? Cuéntanoslo y gana un premio de 100€

¿Tienes un ciclomotor?



¿Crees que el casco sólo es para grandes motos? Cuéntanos y gana un premio de 100€

PERFIL 5

(Hombres 25-34 años)

(Hombres 45-54 años)

Conducen **MOTO**

Orientado a hombres con estudios secundarios o primarios, trabajadores manuales y pequeños comerciantes. Es el perfil de mayor riesgo.

Para los reclamos se eligió la imagen de una moto de gran cilindrada y una sesión de *spa*. En este caso las dos imágenes funcionaron de manera similar.

¿Tienes moto?



Confiesa si siempre usas casco y gana un premio valorado en 100€.

¿Tienes moto?



¿Casco y moto siempre van unidos? Confiesa y gana un premio valorado en 100€



PERFIL 6

(Hombres 35-44 años)

Conducen **MOTO**

Orientado a hombres de mediana edad, con estudios secundarios o primarios. Trabajadores manuales, empresarios comerciante-propietario tienda y oficinista funcionario. Suelen utilizar casco, pero no son tan conscientes del peligro que conlleva traspasar los límites de velocidad. En este caso las dos frases de reclamo utilizadas junto a la foto de la moto tuvieron una aceptación similar.

¿Tienes moto?



¿Qué es más seguro el casco o respetar los límites? Opina y gana un premio

¿Tienes moto?



¿El casco es lo 1º cuando vas en moto? Participa gana un premio de 100€

PERFIL 7

(Hombres 35-44 años)

(Hombres 45-54 años)

Conducen **MOTO**

Orientado a hombres de mediana edad, con estudios secundarios o superiores, en su mayoría trabajadores manuales y oficinistas funcionarios.

Al igual que en el anterior perfil, suelen utilizar casco, pero no son tan conscientes del peligro asociado a la velocidad. Se utilizaron los mismos reclamos.

¿Tienes moto?



¿El casco es lo 1º cuando vas en moto? Participa gana un premio de 100€

PERFILES 8 Y 9

(Hombres y mujeres mayores de 18 años)

PERFIL 10

(Mujeres mayores de 18 años)

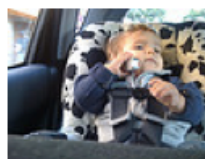
PERFIL 11

(Hombres mayores de 18 años)

SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL

Los últimos perfiles estaban orientados a personas con hijos o que suelen llevar a niños en el coche. Tras realizar diferentes reclamos, se utilizó el que mejor resultados obtuvo: una foto de niño en la silla y una frase sobre su uso.

Gana un premio de 100€



¿Llevas la silla de coche para niños siempre a punto? Participa y gana!



Elaboración de la base de datos obtenida

En este apartado se expone el procedimiento de gestión, almacenamiento y depuración de la información obtenida a lo largo del trabajo de campo. La descripción de este proceso permite ilustrar el proceso de gestión y análisis posterior de los datos además de ayudar al desarrollo de futuras investigaciones que recurran al uso de redes sociales. La información obtenida durante incluían los siguientes tipos de información (Tabla 18):

Archivos iniciales e información que contienen	
1.	Datos básicos que los usuarios publican en su perfil de Facebook: religión, tv, música, intereses, libros, etc.
2.	Respuestas de la encuesta realizada a través de Facebook
3.	Tabla de los centros educativos en los que los usuarios cursaron sus estudios (instituto, universidad)
4.	Tabla relacional que cruza el código asignado a cada usuario (ID) y el centro educativo
5.	Tabla con las diferentes empresas y su ubicación geográfica
6.	Tabla relacional que cruza el ID del usuario y las empresas en las que dejaron constancia que trabajan
7.	Tabla con las diferentes páginas (nombre, tipo y categoría) de las que los usuarios son fans («Me gusta»)
8.	Tabla relacional entre el ID ficticio del usuario y las páginas de las que son fans

Tabla 18: Archivos obtenidos a través de la explotación de datos obtenidos en Facebook

Para cada una de estas tablas se obtuvo un archivo separado por comas (CSV) lo que facilitó un primer tratamiento de los mismos con software genérico de hojas de cálculo (LibreOffice3.6 y Microsoft Excel®). Estas hojas de cálculo resultan más flexibles a la hora de depurar campos y definir nuevas variables. Resulta importante señalar que la opción de unificar toda la información en un solo archivo era poco operativa dado el tamaño de los mismos, ante lo cual se decidió crear dos ficheros de datos que posteriormente se importaron al paquete PASWStatistics®. A continuación presentamos una caracterización de estos ficheros.

Archivo con las características básicas de los usuarios y las respuestas del cuestionario

En este archivo se incluyó la información obtenida a partir del cuestionario y la información básica correspondiente a los perfiles de los usuarios, exceptuando sus páginas favoritas o «Me gusta». Para su elaboración unificamos la información sobre el nivel educativo y profesión y seguidamente procedimos a estandarizar el fichero en el que se encontraba la información básica de los usuarios. En esta fase se realizó una primera depuración/recodificación de los campos que, por su calidad y/o tipología, como los libros o frases favoritas de los usuarios, se encontraban en formatos que impedían su tratamiento estadístico. Por último,



se unificaron los datos básicos, las respuestas del cuestionario, el nivel educativo y la actividad laboral a través de los identificadores ficticios de los usuarios (ID) para su importación al paquete PASWStatistics.

Archivo con las páginas favoritas de los usuarios («Me gusta»)

La cantidad de información contenida en el archivo con las páginas favoritas de los usuarios supuso reducir y reorganizar los datos sin que éstos perdieran su potencial informativo. En un primer momento se elaboró un archivo que incluía los ID de los usuarios, los nombres de las páginas preferidas y las categorías de las mismas. Seguidamente se añadieron dos campos correspondientes al sexo y los ID analizados en función de los distintos grupos de pertenencia (a los que aludiremos posteriormente como «conglomerados») a los que fueron asignados los usuarios.²¹ Los campos añadidos permitieron suprimir la información procedente de las personas que no habían completado la encuesta y otras acciones encaminadas a la depuración de los datos.

Esta depuración inicial de información resultó de gran valor para los posteriores análisis de las preferencias socioculturales de los usuarios registradas en Facebook (o «Me gusta»). El fichero final incluyó la información referente a las páginas preferidas de cada usuario y la información proveniente de los análisis realizados en el archivo de la encuesta *online*.

Caracterización de las muestras

Una de las ventajas de las encuestas *online* es el mayor grado de respuesta espontánea no condicionada por la presencia de los investigadores en temáticas comprometidas o comportamientos socialmente sancionados. Sin embargo, la no presencia física del investigador también conlleva menores tasas de cumplimentación de las encuestas y, por tanto, a la obtención de muestras empíricas más pequeñas que las muestras previstas o teóricas. En total se obtuvieron **842 cuestionarios validos de conductores de automóviles y 106 casos de conductores de motocicleta**. A continuación detallamos las características de las muestras obtenidas.

Muestra de conductores de automóviles

La muestra final incluía un total de 842 conductores de automóviles frente a los 1067 casos previstos en el diseño muestral inicial, con un error muestral final de +/- 3,3%. La composición final de la muestra incluyó un mayor porcentaje de mujeres (79,5%) que de hombres (20,5%) (Tabla 19). Esta diferencia responde en buena medida a la mayor presencia de mujeres en Facebook (ONTSI, 2012)²² y, por lo general, la naturaleza más social de las interaccio-

²¹ Esta decisión se aborda con mayor detenimiento en el capítulo dedicado al análisis.

²² Observatorio Nacional de las Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información (ONTSI). El estudio citado utiliza los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) de 2011.



nes de las mujeres quienes en un 68% (frente al 54% de hombres) afirman usar los medios sociales para estar en contacto con sus amigos, un 60% para estar en contacto con su familia (frente al 42% de los hombres) y un 34% para estar en contacto con los compañeros de trabajo (frente al 22% de los hombres) (Porter Novelli, 2012). A la mayor presencia en Facebook se suma la mayor tasa de respuesta por parte de las mujeres en cuestionarios autorrellenados *online*. Todo ello sirve para explicar la sobrerrepresentación de mujeres en la muestra final obtenida.

Ficha técnica de la muestra para conductores de automóviles

Universo: autorizaciones para conducir expedidas y vigentes en 2011, distribuidas por sexo – hombres y mujeres-, edad, -18 a 64 años-, y clase de carné de conducir- tipo B, que habilita la conducción de automóviles, furgonetas, y cuando se tienen tres años de antigüedad, también de las motocicletas que autoriza el permiso de la clase A1, (N=16.666.336)

Tamaño de la muestra: 842 individuos

Procedimiento de muestreo: muestreo estratificado con afijación proporcional por edad y sexo

Error muestral: +/- 3,3% y un nivel de confianza del 95%

Recogida y análisis de los datos: cuestionario *online* autorrellenado alojado en una aplicación creada *ad hoc* por la empresa Social Noise. Análisis de datos realizado con SPSS mediante técnicas univariantes, bivariantes y multivariantes

Tabla 19: Ficha técnica de la muestra para conductores de automóviles

En lo referente a la variable edad la muestra presenta un claro componente juvenil con un 35,4% del total de los casos comprendidos en el intervalo de 18-23 años, seguido por un 22,1% de casos en el intervalo 24-29 años, un 14,3% de 30-35 años y el restante 28,3% de 36 años o más. El resto de estadísticos reflejan un predominio de personas mayoritariamente emparejadas (22% casados y 39,5% en una relación) y solo un 26,3% de solteros/as (Gráfico 4). También podemos comprobar que el 75,3% de los encuestados no tienen hijos (probablemente debido a la juventud general de la muestra). La muestra presenta una distribución bastante equitativa entre los diferentes hábitats con cierta tendencia hacia lo urbano ya que el 34,9% viven en grandes ciudades, 25,8% en pueblos, 25,8% en pequeñas ciudades y el 13,5% en las afueras y ciudades dormitorio. En relación al nivel cultural predominan las personas con estudios superiores (68,6%), un grupo menor con estudios secundarios (27,9%) y, finalmente, muy pocos casos con estudios primarios (3,4%). Si atendemos a la situación laboral destaca un 34% de personas inactivas y el 17% en paro. En cuanto a las que están trabajando, el 26,9% lo realizan con contrato indefinido, el 13,9% con contrato eventual, y un 8,1% como autónomos (Gráfico 5).

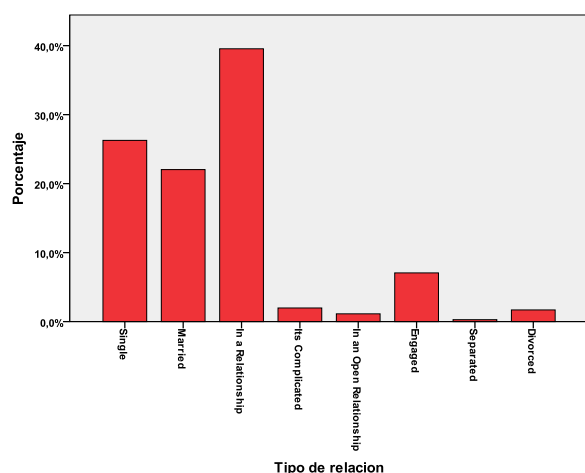


Gráfico 4: Distribución de la muestra de conductores de turismos y furgonetas en función del estado civil

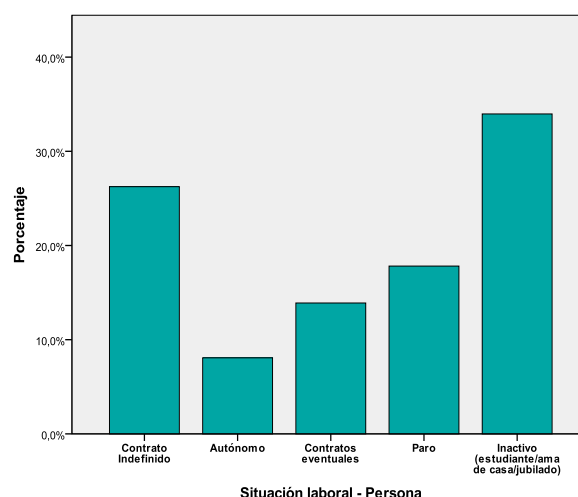


Gráfico 5: Distribución de la muestra de conductores de turismos y furgonetas en función de la situación laboral

Muestra de conductores de ciclomotores y motocicletas

La muestra final resultante para este segundo grupo incluía un total de 106 motoristas frente a los 1067 usuarios previstos en el diseño teórico. En este sentido es necesario tener en cuenta que la diferencia entre la muestra teórica diseñada y la cantidad resultante de encuestas es lo suficientemente alta como para guardar cautelas en las interpretaciones (con un error muestral final del $\pm 9,5\%$). Entendemos que el acceso a los motoristas se ha visto dificultado por la utilización del tipo de encuesta *online* elegida, en la que han predominado conductores de coche y personas jóvenes (con un sesgo femenino amplio). En cualquier caso los análisis permitieron identificar preferencias y relaciones estructurales de interés.²³

A diferencia de la muestra de conductores de automóviles, los motoristas encuestados exhiben un sesgo claro de madurez con mayor presencia de personas de más de 35 años (casi el 60%) siendo lo más frecuente el intervalo de 45 a 49 años (Gráfico 6). También encontramos una diferencia esencial en lo referente al género, con un 64,4% de hombre frente a 35,6% de mujeres.

²³ Para verificar las hipótesis y asegurar las asociaciones percibidas habría que realizar estudios con más profundidad y un número de casos suficiente que garantice la validez y generalización de los resultados.

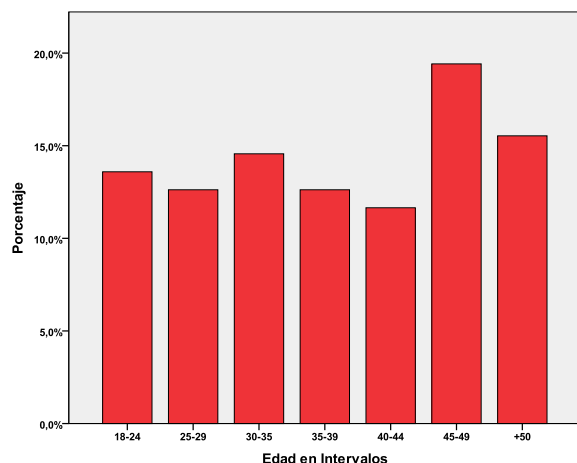


Gráfico 6: Distribución de la muestra de conductores de motocicletas y ciclomotores en función de la edad

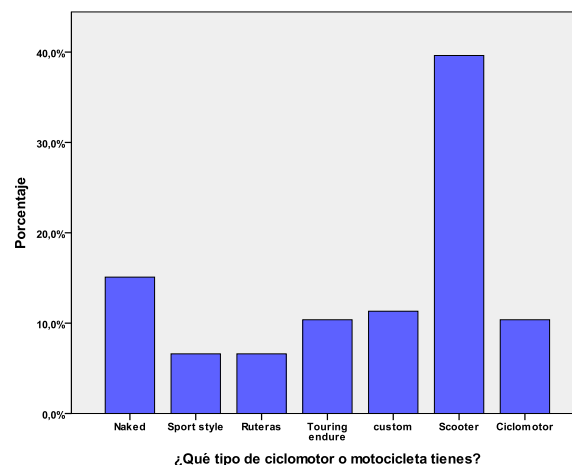


Gráfico 7: Distribución de la muestra de conductores de motocicletas y ciclomotores en función del tipo de ciclomotor o motocicleta

Respecto al resto de características reseñables, predominan las *scooter* (39,6%) (Gráfico 7) y dos intervalos de cilindrada: 51 a 125 cc. (28,3%) y de 501 a 1000 cc. (26,4%). La mayoría de los motoristas encuestados utilizan la moto para ir a trabajar (40,6% siempre) aunque un 67% lo utilizan para otras actividades «siempre» o «a menudo» (Gráfico 8). En su mayoría viven en grandes ciudades (40,6%) o ciudades pequeñas (28,3%), quedando los pueblos en tercera posición (19,8%) (Gráfico 9).

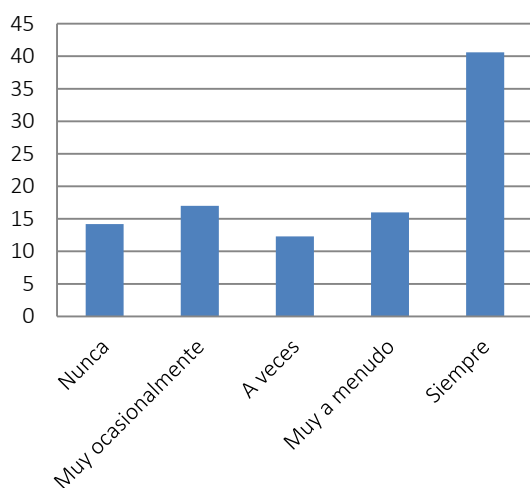


Gráfico 8: Uso de la moto para ir a trabajar

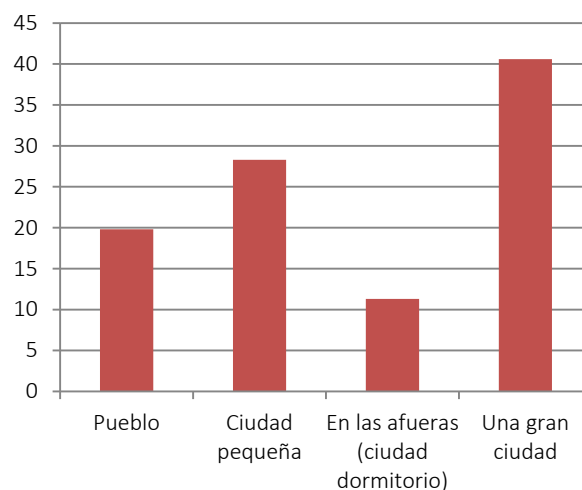


Gráfico 9: Distribución de la muestra de conductores de ciclomotores y motocicletas en función del hábitat



ANÁLISIS

Este capítulo analizamos los datos sociodemográficos de la muestra de conductores de vehículos, motocicletas y ciclomotores obtenidos mediante una encuesta *online* autorrellenada y administrada a través de la red social Facebook. Estos datos serán complementados por un análisis cualitativo de las preferencias de ocio y consumo («me gusta») registrados en los perfiles de Facebook de la muestra. Por lo tanto, nuestro análisis vincula y establece correspondencias entre las características sociales, demográficas o situacionales de los grupos (estudios, edad media, situación laboral, actitudes respecto a la conducción, frecuencia de conducción, etc.) y los patrones de gusto y consumo (materializados en selecciones concretas a través de las redes sociales) entendidos como indicadores de los patrones culturales y estilos de vida.

El análisis de los datos obtenidos en el cuestionario está organizado en tres grandes apartados: (i) la identificación de las variables o factores que generan grupos diferenciados respecto al uso del cinturón, Sistemas de Retención Infantil (SRI) y el casco (ii) la descripción del proceso de agrupación de casos similares, y (iii) la caracterización de los grupos obtenidos.

- Para identificar los distintos grupos de riesgo en lo referente al uso del **cinturón de seguridad** recurrimos a la técnica multivariante de los conglomerados. Para ello utilizamos la variable edad y un factor de uso del cinturón. Los grupos de riesgo (o conglomerados) identificados fueron: jóvenes de riesgo bajo, adultos de riesgo bajo, jóvenes de riesgo alto, adultos de riesgo alto.
- En el caso de los **SRI** los grupos de riesgo se construyeron a partir de una dicotomización previa de la variable frecuencia de uso de este sistema de retención. Esta técnica permitió distinguir entre los conductores que «siempre» o «muy a menudo» hacen uso de SRI (riesgo bajo) y aquellos que «nunca», «a veces» o «muy ocasionalmente» lo utilizan (riesgo alto).
- El reducido tamaño de la muestra de motoristas obtenida impidió la conformación de grupos de riesgo en lo referente al uso del **casco**. La dicotomización permitió distinguir entre los motoristas que «no siempre» utilizan el casco, identificándolo como el grupo de mayor riesgo, frente al resto de motoristas de menor riesgo que «siempre» usan el casco en todo tipo de vías.

Una vez obtenidos los grupos mencionados se procedió al análisis de las páginas favoritas («Me gusta») para obtener información de los hábitos de consumo y gustos de los distintos grupos. En esta última fase se procedió al análisis conjunto de los datos sociodemográficos básicos, nivel formativo/cultural y sociolaboral y las preferencias de ocio y consumo de los dos grupos lo cual permitió establecer correspondencias significativas entre los perfiles sociodemográfico-laborales de los grupos de riesgo obtenidos, con los gustos y estilos que manifiestan los conductores integrantes de estos grupos en Facebook.



Los grupos obtenidos resultaron homogéneos respecto a sus atributos básicos (frecuencia de uso del cinturón, el SRI o casco y otras variables consideradas, etc.) además de arrojar información relevante e igualmente homogénea sobre los estilos de vida e identidad (música, bebidas, personajes populares favoritos, compañías, etc.).

Identificación de grupos de riesgo: uso del cinturón de seguridad

La opción de dicotomizar las opciones de respuesta sobre frecuencia de uso en las diferentes vías (autopistas, carreteras nacionales, carreteras secundarias y zona urbana) permite reunir a todos los individuos que «siempre» o «no siempre» utilizan el cinturón²⁴. Como se muestra en el siguiente gráfico, **entre el 20-25% del conjunto de conductores de automóviles y furgonetas encuestados reconocen no utilizar siempre el cinturón de seguridad**. Estos porcentajes de no uso del cinturón varían en función del tipo de carretera: el 22,3% en autopistas/autopistas, el 23% en carreteras nacionales, el 24,9% en **carreteras secundarias (donde menos cinturón se utiliza)** y el 20,9% en **zonas urbanas donde más cinturón se utiliza** (Gráfico 10).

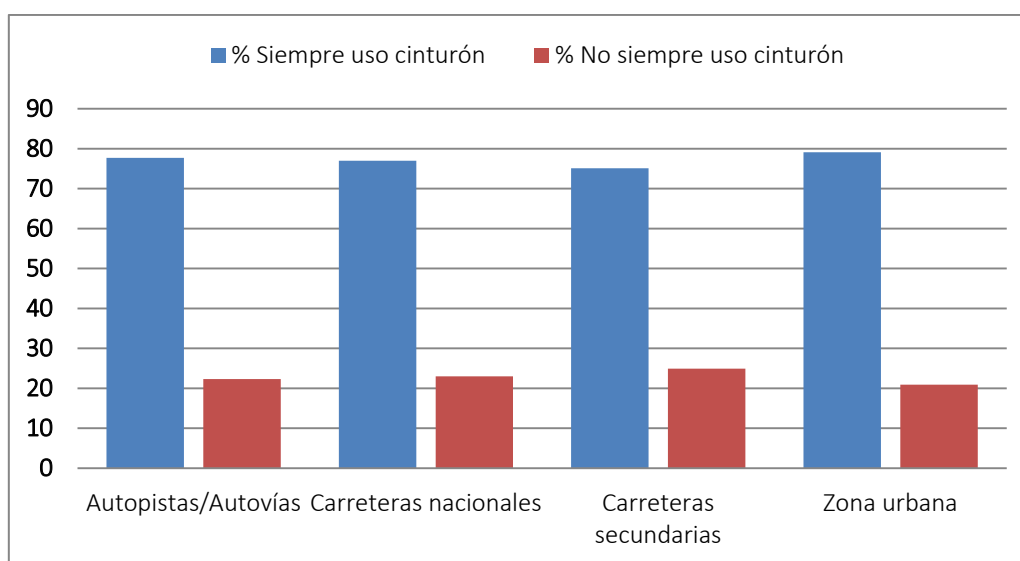


Gráfico 10: Distribución del uso de cinturón de seguridad (dicotomizado – “siempre” vs “no siempre”) por parte de la muestra de conductores de automóviles y furgonetas en función del tipo de vía

²⁴ La variable «frecuencia de uso del cinturón» se muestra dicotomizada (recodificada) expresada en “siempre” y “no siempre”. En las respuestas de “no siempre” se incluyen todos los «a veces», «a menudo», «muy ocasionalmente» o «nunca» que reflejan diferentes grados de riesgo. Ante la dificultad de obtener respuestas afirmativas en la opción «nunca», por cuestiones de deseabilidad social o corrección política, se ha optado por tener esas respuestas secundarias englobadas en una actitud o conducta de cierto riesgo que puede ser tratada de manera general.



A partir de la determinación de los dos grandes grupos de conductores se identificaron las variables más discriminantes (aquellas en las que se observaban diferencias notables entre los individuos) y se realizó un análisis de segmentación para agrupar los casos (personas/conductores) según las semejanzas que muestran en relación a ciertos comportamientos.²⁵ Para ello se utilizaron las variables «factor de frecuencia de uso de cinturón» (construido a partir del uso del cinturón en las diferentes vías) y la de «grupos de edad». Consideramos que estos dos elementos reflejan los objetivos de la investigación en tanto que permiten agrupar los casos en base a las conductas de riesgo que se quieren estudiar y en la medida que utilizan una variable sociodemográfica relevante.

De esta forma, aplicando la técnica de conglomerados o *clusters*, se generaron cuatro conglomerados a través del factor «frecuencia de uso del cinturón» y de la variable «edad» agrupada con diferentes tamaños, actitudes y prácticas hacia la conducción (ver Anexo IV para más detalles). Estos cuatro conglomerados –grupos de riesgo a partir de este momento– quedaron definidos como sigue a continuación:

- Conglomerado 1 : adultos riesgo alto: 47 casos
- Conglomerado 2 : jóvenes riesgo bajo: 488 casos
- Conglomerado 3 : jóvenes riesgo alto: 116 casos
- Conglomerado 4 : adultos riesgo bajo: 191 casos

La frecuencia de uso del cinturón de seguridad entre los dos grupos de riesgo (adultos y jóvenes) en función de las variables dicotomizadas «siempre» y «no siempre» muestra diferencias porcentuales muy acusadas. **Entre el 95-98,4% de conductores adultos de riesgo bajo utiliza «siempre» el cinturón de seguridad.** Estos porcentajes varían en función del tipo de carretera: el 95,8% en zona urbana (donde menos cinturón utilizan), el 96,3% en carreteras secundarias, el 97,4% en carreteras nacionales y el 98,4% en autopistas/autovías (donde más se utiliza el cinturón).

Entre los **adultos de riesgo alto los porcentajes de utilización «siempre» del cinturón varían entre el 4-15%**. El 4,3% en carreteras secundarias (donde menos se utiliza), el 8,5% en carreteras nacionales, el 12,8% en zona urbana y el 14,9% en autopistas/autovías, donde más lo utilizan (Gráfico 11).

²⁵ La segmentación se opera mediante un conjunto de técnicas que fragmentan las muestras utilizando un proceso secuencial descendente que delimita grupos homogéneos según los criterios de una o varias variables de respuesta.

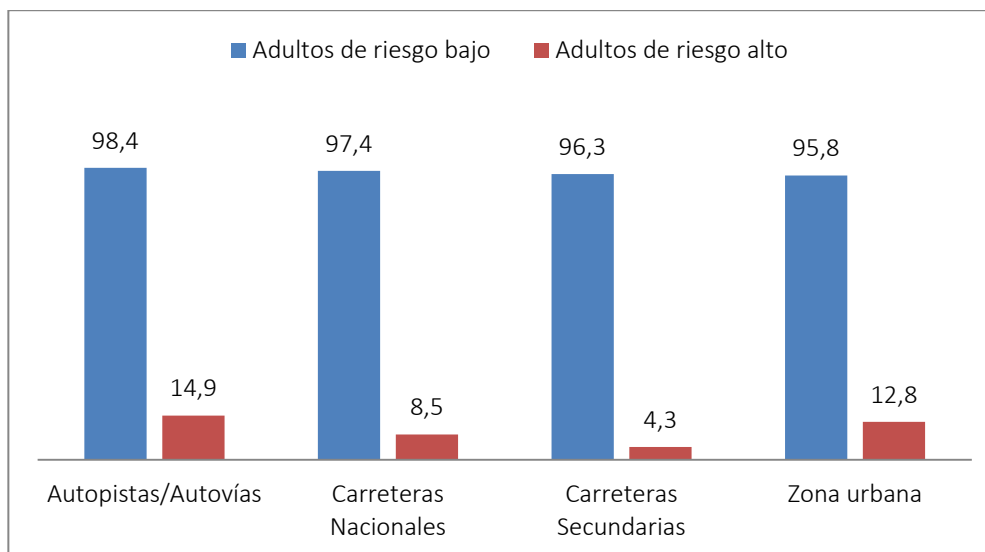


Gráfico 11: Comparativa del uso del cinturón de seguridad (“% siempre”) en las distintas vías de los grupos de riesgo de conductores de automóviles y furgonetas adultos

Entre los grupos de jóvenes se observan también diferencias acusadas entre los de riesgo alto y riesgo bajo. Entre los **jóvenes de riesgo bajo** los porcentajes oscilan entre el 90-96,2%: **el 90,6% en carreteras secundarias (el menor porcentaje)**, el 91,6% en zona urbana, el 92% en autopistas/autovías, **y el 96,2% en carreteras nacionales** (donde más uso realizan) que indican menor uso del casco por parte de los jóvenes en todos los tipos de vía. El **grupo de jóvenes de riesgo alto** muestra porcentajes de uso muy inferiores al de adultos de riesgo alto, salvo en zona urbana. **Solo el 3,4% de los jóvenes de riesgo alto «siempre» utilizan el cinturón en carreteras secundarias** (donde menos), el 5,2% en carreteras nacionales, el 8,6% en autopistas/autovías, **y el 25,9% en zona urbana, (donde más se lo ponen)** (Gráfico 12).

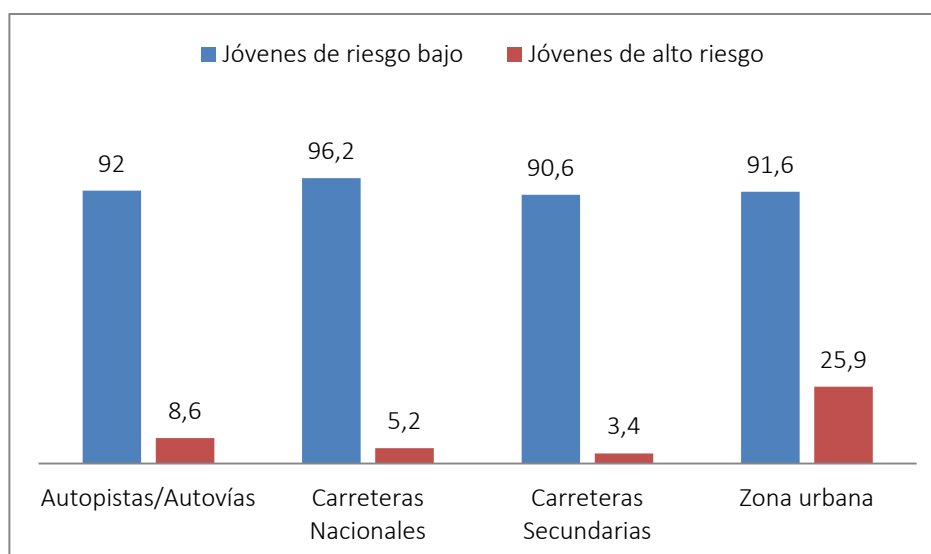


Gráfico 12: Comparativa del uso del cinturón de seguridad (“% siempre”) en las distintas vías de los grupos de riesgo de conductores de automóviles y furgonetas jóvenes



El «nivel de estudios» aparece como uno de las principales variables que diferencian o discriminan los comportamientos de uso frecuente o no del cinturón en las diferentes vías. Si representamos gráficamente los cuatro grupos o conglomerados con sus porcentajes de frecuencia de uso de cinturón (en autopista, por ejemplo) junto con la cantidad de personas en esos grupos con estudios primarios y secundarios (no superiores), puede observarse con nitidez que **los jóvenes y los adultos que menor uso hacen del cinturón de seguridad en autopista son los que tienen menor nivel educativo (mayor porcentaje de estudios no superiores)** (Gráfico 13).

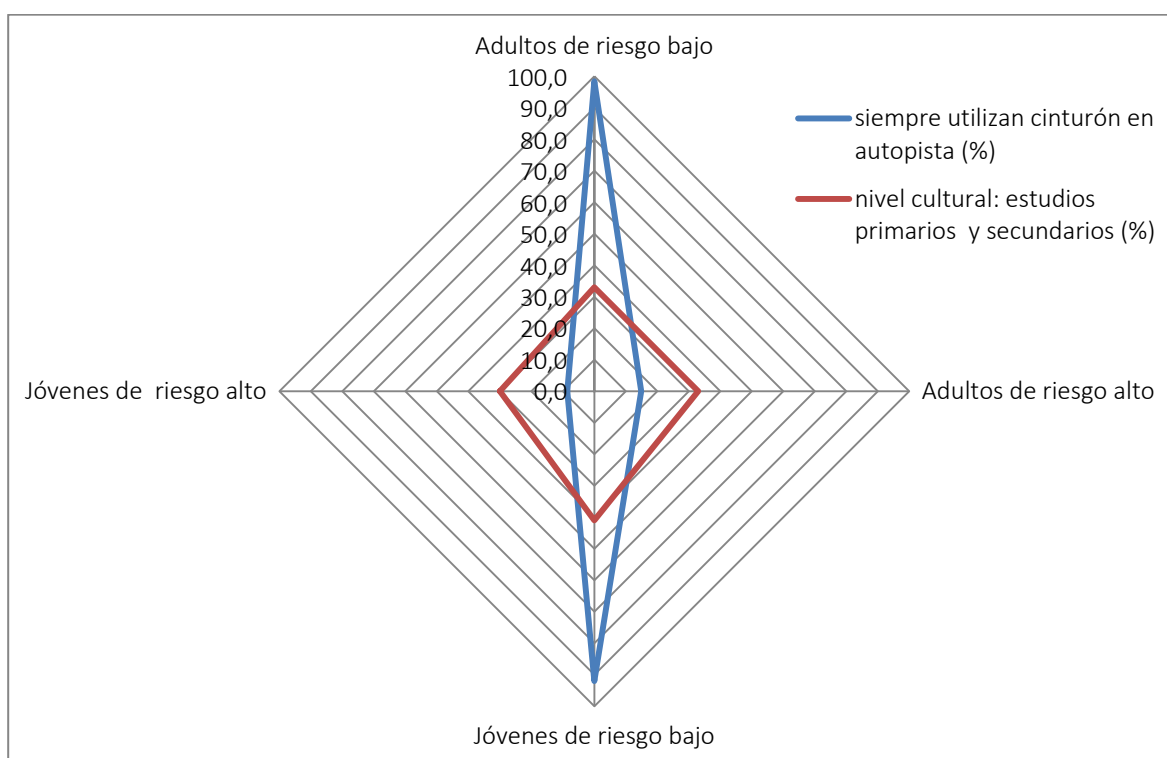


Gráfico 13: Nivel de uso del cinturón de los grupos de riesgo en autopista en función de su nivel educativo

Por ello, los grupos de riesgo con un uso del cinturón en autopista (**línea azul**) más bajo presentan menores niveles formativos (o mayor presencia de estudios primarios y secundarios – **línea marrón**). A la vista del gráfico, la relación entre nivel formativo y uso constante del cinturón de seguridad, en el caso elegido de las autopistas, es inversamente proporcional (y puede extenderse al resto de vías).

En la segunda fase, y una vez identificados los grupos de riesgo, se procedió al estudio de sus preferencias de ocio y consumo. Para ello, se realizó un análisis exploratorio descriptivo de sus páginas favoritas más representativas comúnmente conocidas como «Me gusta» (o *likes*) en el entorno de Facebook. Este primer nivel de análisis exploratorio se centra en el análisis de las diferencias porcentuales entre las diferentes categorías. Al observar las varia-



ciones respecto al total se evita seleccionar solo aquellas categorías muy presentes e ignorar aquellas menos frecuentes.²⁶

A continuación identificamos las diez páginas más populares para cada grupo de riesgo como paso previo al análisis de sus frecuencias parciales y totales (de fila y columna). Estas frecuencias permiten identificar las preferencias de ocio y consumo más frecuentes pero también más distintivos de cada grupo. De este modo detectamos los “gustos top” (las modas) de cada grupo de riesgo además de las variaciones relativas con respecto a la muestra general, también afectada por modas y corrientes mayoritarias, más que sus valores absolutos. Esta idea se debe a que las páginas más frecuentes en Facebook en muchas ocasiones responden a patrones de consumo generalizados y dominantes.

El análisis de las preferencias de los grupos de riesgo a través de las páginas favoritas en Facebook (Tabla 20) permite observar que el 85,2% del total de «Me gusta» quedan incluidas dentro de las categorías más frecuentes. La categoría «Comunidad» es la más frecuente en los cuatro grupos de riesgo si bien sólo los jóvenes de riesgo bajo tienen una media superior al resto en páginas de este tipo mientras que los casos de las «personas públicas» o las «Bandas musicales, músicos, festivales» son contrarios en la medida que son los jóvenes de riesgo bajo los únicos con porcentaje medio inferior. Los análisis y caracterizaciones de perfiles realizados tuvieron en cuenta estas diferencias medias generales.

CATEGORÍA	Total		Jóvenes riesgo bajo		Jóvenes riesgo alto		Adultos riesgo alto		Adultos riesgo bajo	
	FREQ	%	%	DIF%	%	DIF%	%	DIF%	%	DIF%
Comunidad	11501	31,3	34,4	3,1	25,9	-5,5	19,8	-11,6	29,2	-2,1
Personas públicas	3412	9,3	8,8	0,5	9,7	0,4	10,3	1	12	2,7
Bandas musicales, músicos y festivales	3042	8,3	7,2	-1,1	9,2	1	11,3	3	14,5	6,2
Medios de comunicación en general	3007	8,2	7,7	-0,5	10,1	1,9	8,8	0,7	6,8	-1,4
Comidas bebidas y ocio	2259	6,2	6,4	0,2	7,2	1	5,5	-0,7	4,2	-1,9
Compañías negocios y asociados	2245	6,1	6,1	0	6,7	0,6	6,5	0,4	4,5	-1,6
Productos y Servicios	2117	5,8	5,7	0	6,4	0,7	6,1	0,4	4,9	-0,9
Negocios locales	1475	4	4,6	0,6	3	-1	1,8	-2,3	3,2	-0,8
Organizaciones y movimientos políticos	1345	3,7	3	-0,6	3	-0,7	7	3,3	5,1	1,5
Cuidado salud etc.	884	2,4	2,3	-0,1	3,4	1	3	0,6	1,3	-1,1
TOTAL	31287	85,2	86		84,6		80,1		85,7	

Tabla 20: Análisis descriptivo resumen de las principales categorías de “me gustas” y sus frecuencias. Cinturón

²⁶ Las personas jóvenes, usuarias de Facebook, son más proclives al uso de las páginas favoritas que las personas adultas. Por ello se precisa depurar, ponderar las diferencias respecto al número total de “me gustas” y de este modo obtener información más fiable.



A continuación se resumen las principales características socioeconómicas y socioculturales y de uso del cinturón de los grupos de riesgo. La presentación de las características socioeconómicas y laborales no se realiza en términos absolutos, sino por contraste. Es decir, comparamos la composición de cada grupo tanto con los valores medios como con los otros grupos de la misma edad para resaltar mejor sus cualidades y características diferenciadoras.²⁷ Las preferencias socioculturales se analizan a través de las páginas favoritas en Facebook.

ADULTOS DE RIESGO ALTO (Cinturón de seguridad)

Este grupo está formado por adultos con una edad media entre los 36 y los 42 años, más equilibrado en sexo que el resto de grupos, y **la mitad no tienen hijos**. Viven principalmente en **zonas rurales y pequeñas ciudades** (55%), y **tienen bajo nivel educativo en comparación a los otros grupos** (solo el 59,6% tiene estudios superiores). En la situación laboral predominan los adultos con contratos indefinidos (el 48,9%), y entre las profesiones los más representativos son los trabajadores de la administración pública, los profesionales cualificados y los trabajadores del comercio, el transporte, sector servicios y comunicaciones. **Usan más la furgoneta que el otro grupo de adultos y apenas usan los SRI. Sus padres y madres tienen mayoritariamente estudios primarios y se aprecia mayor inactividad de los padres, entre quienes prevalecen autónomos y pequeños empresarios**. Realizan menor uso del cinturón en las carreteras secundarias y mayor en las autopistas/autovías.

	Nunca	Muy ocasionalmente	A veces	Muy a menudo	Siempre
En autopistas/autovías	2,1%	12,8%	34,0%	36,2%	14,9%
En carreteras nacionales	2,1%	17,0%	42,6%	29,8%	8,5%
En carreteras secundarias	2,1%	27,7%	31,9%	34,0%	4,3%
En zona urbana	4,3%	10,6%	21,3%	51,1%	12,8%

Tabla 21: Uso del cinturón en distintas vías. Grupo de adultos de riesgo alto cinturón

²⁷ Por ejemplo, si la media de edad general de la muestra está próxima a los 30 años, diremos que los conglomerados con media inferior a 30 años son “jóvenes” y los conglomerados con media superior a 30 años son “adultos” a pesar de que las distancias puedan no ser muy definitivas o los grupos no siempre homogéneos en edad. Igualmente, si la media de toda la muestra de uso del cinturón en una determinada vía es del 80% y encontramos que en un conglomerado es del 60% diremos que se utiliza “poco” el cinturón (en comparación con los valores globales) aunque eso no signifique que la mayoría de personas no lo utilicen.



		Porcentaje
¿Dónde vives?	Pueblo	27,7
	Ciudad pequeña	27,7
	En las afueras (ciudad dormitorio)	19,1
	Una gran ciudad	25,5
Estudios (concluidos o en curso) – Persona	Primarios	6,4
	Secundarios	34,0
	Superiores	59,6
Situación laboral – Persona	Contrato Indefinido	48,9
	Autónomo	12,8
	Contratos eventuales	8,5
	Paro	12,8
	Inactivo (estudiante/ama de casa/jubilado)	17,0
Profesión – Persona	Trabajador manual no cualificado	4,3
	Trabajador manual cualificado	2,1
	Personal administrativo	8,5
	Trabajadores del comercio, el transporte y del sector servicios y comunicaciones	10,6
	Autónomo mediano, pequeño empresario	12,8
	Empleado de la administración pública	19,1
	Profesional cualificado	19,1
	Empresario, ejecutivos, directivos de Administraciones Públicas	2,1
	Inactivo	4,3
	Otros	17,0

Tabla 22: Características socioeconómicas y laborales. Grupo de adultos de riesgo alto cinturón

Preferencias socioculturales de los adultos de riesgo alto a través de las páginas favoritas en Facebook

En este grupo destacan las bandas musicales (6,2% más que la media) y las personas públicas (2,7% más que la media). En las páginas de la categoría **Comunidad** predominan las páginas con contenidos positivos emocionalmente («...POR EL PLACER DE HABER COINCIDIDO CONTIGO EN ESTA VIDA.....») o evocadores de experiencias pasadas comunes (generacionales) como «Naranjito» así como «Buenos días Princesa». Los **personajes famosos** son Eduard Punset, junto a personajes de la serie infantil Barrio Sésamo y Mafalda. Respecto a los **gustos musicales**, predominan los cantantes clásicos y melódicos de canción tradicional romántica (exceptuando quizás a Alejandro Sanz). Finalmente en los **medios de comunicación** destaca la emisora de Radio (Cadena 100) y su programa matinal “Buenos Días Javi Nieves”. También destaca la lectura de diarios deportivos junto a cuestiones de ocio y humor popular.



Categoría	Páginas más frecuentes	Páginas Características
Comunidad	<ul style="list-style-type: none"> • Bocadillo de nocilla • ...POR EL PLACER DE HABER COINCIDIDO CONTIGO EN ESTA VIDA..... • Buenos días, princesa!! 	<ul style="list-style-type: none"> • ...POR EL PLACER DE HABER COINCIDIDO CONTIGO EN ESTA VIDA..... • Naranjito
Personas públicas	<ul style="list-style-type: none"> • EDUARD PUNSET • Coco • La Rana Gustavo 	<ul style="list-style-type: none"> • EPI y BLAS • Mafalda
Organizaciones políticas y Movimientos Sociales	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyo a Niños con Cáncer - Aquí Nadie Se Rinde • Odio a los que abandonan a sus mascotas • STOP ACCIDENTES 	<ul style="list-style-type: none"> • STOP ACCIDENTES • A estas alturas de mi vida... ¡¡¡Tonterías las justas!!!
Bandas musicales	<ul style="list-style-type: none"> • Pablo Alborán • Adele • Bob Marley 	<ul style="list-style-type: none"> • Luis Miguel • Alejandro Fernández • Alejandro Sanz
Media	<ul style="list-style-type: none"> • Cadena 100 • MARCA • Ponle Freno 	<ul style="list-style-type: none"> • Tonterías las justas • Buenos Días Javi Nieves

Tabla 23: Páginas frecuentes de gustos y preferencias de consumo y ocio.
Grupo de adultos de riesgo alto cinturón

JOVENES DE RIESGO BAJO (Cinturón de seguridad)

Estudiantes principalmente, con una mayor presencia de mujeres que de hombres, en su mayoría menores de 30 años (80%), sin hijos (88%) y con un hábitat repartido entre grandes y pequeñas ciudades y pueblos. **Son los jóvenes con mayor nivel educativo (70,5% con estudios superiores).** En comparación al grupo de jóvenes de riesgo alto, son los que **ostentan el mayor nivel de actividad laboral y más contratos indefinidos y, por tanto, mejor posición económica**, a pesar de estar en su mayoría inactivos o en paro (41%). Suelen realizar trabajos cualificados o relacionados con el comercio, el transporte y el sector servicios y comunicaciones. Usan el coche fundamentalmente para trabajar y son consecuentes con el uso de SRI. **Sus padres/madres** trabajan principalmente en el sector de administración, sanidad, servicios sociales. **Casi siempre utilizan el cinturón, y donde menos lo hacen es en carreteras secundarias.**

	Nunca	Muy ocasionalmente	A veces	Muy a menudo	Siempre
En autopistas/autovías	0,2%	0,6%	2,3%	4,9%	92,0%
En carreteras nacionales		0,2%	8,2%	6,4%	92,6%
carreteras secundarias	0,2%	0,2%	2,0%	7,0%	90,6%
zona urbana	0,8%	0,4%	1,2%	5,9%	91,6%

Tabla 24: Uso del cinturón en distintas vías. Grupo de jóvenes de riesgo bajo cinturón



		Porcentaje
¿Dónde vives?	Pueblo	27,9
	Ciudad pequeña	28,7
	En las afueras (ciudad dormitorio)	13,5
	Una gran ciudad	29,9
Estudios (concluidos o en curso) – Persona	Primarios	2,5
	Secundarios	27,0
	Superiores	70,5
Situación laboral - Persona	Contrato Indefinido	19,5
	Autónomo	5,5
	Contratos eventuales	15,4
	Paro	18,4
	Inactivo (estudiante/ama de casa/jubilado)	41,2
Profesión – Persona	Trabajador manual no cualificado	5,1
	Trabajador manual cualificado	2,0
	Personal administrativo	11,1
	Trabajadores del comercio, el transporte y del sector servicios y comunicaciones	15,2
	Autónomo mediano, pequeño empresario	3,7
	Empleado de la administración pública	2,9
	Profesional cualificado	15,6
	Empresario, ejecutivos, directivos de Ad- ministraciones Públicas	0,6
	Inactivo	29,7
	Otros	14,1

Tabla 25: Características socioeconómicas y laborales. Grupo de jóvenes de riesgo bajo cinturón

Preferencias socioculturales de los jóvenes de riesgo bajo a través de las páginas favoritas en Facebook

Estos jóvenes muestran mayor preferencia por páginas de **Comunidad, Negocios Locales y Grandes Compañías** y menor interés en las **Bandas musicales, organizaciones y movimientos políticos, personas públicas y medios de comunicación** en general.

Dentro de la categoría **Comunidad** las páginas más frecuentes muestran interés por asuntos cotidianos como puede ser «Yo no soy cotilla, yo solo me informo» o «Yo también iba a la papelería a sacar punta para hablar con mis amigos» junto a «¡¡Buenos días, princesa!!» que remite a una escena de la película *La vida es bella* o al poder evocador de “las noches de verano”. Las **personas públicas** preferidas por este grupo provienen en su mayoría de series televisivas (Luismi), futbolistas o deportistas (Iker Casillas), actores y comediantes (Will Smith o Dani Rovira). En las páginas de **Organizaciones políticas y movimientos sociales** una de las más frecuentes es «Apoyo a Niños con Cáncer - Aquí Nadie Se Rinde», junto a distintas reivindicaciones como «¡Queremos Metro de Madrid los fines de semana por la noche!», «Greenpeace» o «¡140 en autopistas!». Dentro de las **bandas musicales** predominan los artistas y bandas de rock nacionales (Fito & Fitipaldis, Joaquín Sabina, Extremoduro y Pablo Albo-



rán). Finalmente, en las páginas referidas de los **medios de comunicación (media)**, destaca la emisora de radio Europa FM junto a la saga *Crepúsculo* y las series internacionales de culto, asociadas con un mayor nivel cultural, *The Big bang Theory*, *Friends* y *How I Met your mother*.

Categoría	Páginas más frecuentes	Páginas Características
Comunidad	<ul style="list-style-type: none"> • Buenos días, princesa!! • Yo también iba a la papelera a sacar punta para hablar con mis amigos • Yo no soy cotilla, yo solo me informo 	<ul style="list-style-type: none"> • Las noches del verano • No es mi fiesta nacional
Personas públicas	<ul style="list-style-type: none"> • Will Smith • Luisma • Iker Casillas • Sheldon Cooper 	<ul style="list-style-type: none"> • Dani Rovira • Angel Martín
Organizaciones políticas y Movimientos Sociales	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyo a Niños con Cáncer - Aquí Nadie Se Rinde • Cultura Inquieta • ¡140 en autovías! 	<ul style="list-style-type: none"> • ¡Queremos Metro de Madrid los fines de semana por la noche! • Greenpeace España
Bandas musicales	<ul style="list-style-type: none"> • Pablo Alborán • Fito & Fitipaldis • David Guetta 	<ul style="list-style-type: none"> • Extremoduro • Arenal Sound • Joaquín Sabina
Media	<ul style="list-style-type: none"> • The Big Bang Theory • FRIENDS (TV Show) • How I Met Your Mother 	<ul style="list-style-type: none"> • Europa FM • Crepúsculo

Tabla 26: Páginas frecuentes de gustos y preferencias de consumo y ocio. Grupo de jóvenes de riesgo bajo cinturón

JÓVENES DE RIESGO ALTO (Cinturón de seguridad)

Grupo con una mayor presencia también de mujeres que de hombres, en su mayoría menores de 29 años (80%), sin hijos (89%), que viven principalmente en grandes y pequeñas ciudades. **Tienen menor nivel educativo que el grupo de riesgo bajo** (aunque el 67,2% tienen estudios superiores) menos contratos indefinidos y con **mayores tasas de inactividad laboral que el grupo de jóvenes de riesgo bajo**. Son jóvenes que usan menos el coche (especialmente para trabajar) de **ambiente predominantemente urbano** y cuyos padres/madres tienen mayor **inactividad laboral**. Los padres y madres que trabajan lo hacen preferentemente en el comercio, como autónomos y pequeños empresarios. **Son los jóvenes que no siempre se ponen cinturón (salvo en ciudad) y los que menos uso hacen de los SRI.**

	Nunca	Muy ocasionalmente	A veces	Muy a menudo	Siempre
En autopistas/autovías	10,3	19,8	28,4	32,8	8,6
En carreteras nacionales	9,5	28,4	33,6	23,3	5,2
En carreteras secundarias	12,9	26,7	40,5	16,4	3,4
En zona urbana	5,2	14,7	16,4	37,9	25,9

Tabla 27: Uso del cinturón en distintas vías. Grupo de jóvenes de riesgo alto



		Porcentaje
¿Dónde vives?	Pueblo	26,7
	Ciudad pequeña	31,0
	En las afueras (ciudad dormitorio)	7,8
	Una gran ciudad	34,5
Estudios (concluidos o en curso) – Persona	Primarios	5,2
	Secundarios	27,6
	Superiores	67,2
Situación laboral – Persona	Contrato Indefinido	12,1
	Autónomo	6,0
	Contratos eventuales	15,5
	Paro	17,2
	Inactivo (estudiante/ama de casa/jubilado)	49,1
Profesión – Persona	Trabajador manual no cualificado	3,4
	Trabajador manual cualificado	,9
	Personal administrativo	4,3
	Trabajadores del comercio, el transporte y del sector servicios y comunicaciones	12,9
	Autónomo mediano, pequeño empresario	1,7
	Empleado de la administración pública	2,6
	Profesional cualificado	19,0
	Inactivo	36,2
	Otros	19,0

Tabla 28: Características socioeconómicas y laborales. Grupo de jóvenes de riesgo alto

Preferencias socioculturales de los jóvenes de riesgo alto a través de las páginas favoritas en Facebook

En este grupo destaca un mayor interés por cuestiones relacionadas con los medios de comunicación y las personas públicas así como la música y la comida/bebida y ocio, si bien también aparece en ellos la preocupación por la estética y la belleza. Por otra parte muestran un menor interés por las páginas de Negocios locales, y fundamentalmente por las referidas a la Comunidad junto a las de Organizaciones y movimientos políticos. Dentro de las páginas pertenecientes a la categoría de **Comunidad** encontramos algunas similares al grupo de jóvenes de riesgo alto (El príncipe de Bel Air y Gag Donkey España). Las **personas públicas** destacan nuevamente la presencia de personajes de series nacionales y americanas (Barney Stinson de *How i met your mother*²⁸ y Luismi de la serie española Aida) junto a la presencia habitual de deportistas (Andrés Iniesta). Respecto al interés de estos jóvenes por **los Movimientos y organizaciones políticos**, al contrario que en el caso de los jóvenes seguros, encontramos que existen claros posicionamientos políticos (Julio Anguita) junto a otras ONGs y

²⁸ Traducida en España como “Cómo conocí a vuestra madre”



movimientos (Movimiento global antitaurino y 1325 mujeres tejiendo la paz). Por otra parte, los **gustos musicales** de estos jóvenes se decantan por cantantes o grupos internacionales más orientados al consumo adolescente de radio fórmula (Rihanna, Lady Gaga y David Guetta), todas ellas grandes figuras o *megaestrellas* impulsadas por discográficas globales y cadenas en emisión internacional. Por último estos jóvenes destacan por el ser único de los cuatro grupos en el que las páginas más frecuentes y las más características de los **media** son productos televisivos y en su mayoría series.

Categoría	Páginas más frecuentes	Páginas Características
Comunidad	<ul style="list-style-type: none"> Yo Tambien Veía El Príncipe De Bel Air xD!! Yo no soy cotilla, yo solo me informo Cambio tesoros del Vaticano por comida para África, ¿te apuntas? 	<ul style="list-style-type: none"> Gag Donkey España Cambio tesoros del Vaticano por comida para África, ¿te apuntas?
Personas públicas	<ul style="list-style-type: none"> Luisma Andres Iniesta Dani Martínez 	<ul style="list-style-type: none"> Mario Casas Barney Stinson
Organizaciones políticas y Movimientos Sociales	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a Niños con Cáncer - Aquí Nadie Se Rinde Julio Anguita Amnistía Internacional España 	<ul style="list-style-type: none"> Movimiento global antitaurino 1325 mujeres tejiendo la paz
Bandas musicales	<ul style="list-style-type: none"> Rihanna Coldplay David Guetta 	<ul style="list-style-type: none"> Lady Gaga Alicia Keys
Media	<ul style="list-style-type: none"> The Big Bang Theory La que se Avecina Modern Family 	<ul style="list-style-type: none"> Modern Family Tonterías las justas

Tabla 29: Páginas frecuentes de gustos y preferencias de consumo y ocio. Grupo de jóvenes de riesgo alto

ADULTOS DE RIESGO BAJO (Cinturón de seguridad)

Grupo ligeramente masculino, con edades comprendidas entre los 36 y los 47 años, más de la mitad tiene hijos (60%), y viven principalmente en grandes ciudades (50%). **Tienen más nivel educativo que el grupo de adultos de riesgo alto**, (67% de estudios superiores) y **más contratos indefinidos** (46%). En cuanto a la profesión, destacan los profesionales cualificados (30,4%) seguidos de los empleados de la administración pública y el personal administrativo. **No utilizan furgoneta. Sus padres muestran más actividad** que los de los adultos de riesgo alto, y un porcentaje superior de profesionales cualificados, propios de clases medias, principalmente en la administración, educación, sanidad y servicios sociales. **Se ponen el cinturón “siempre” con una frecuencia superior al 96%, y usan los SRI.**



	Nunca	Muy ocasionalmente	A veces	Muy a menudo	Siempre
En autopistas/autovías	0,0	0,0	0,5	1,0	98,4
En carreteras nacionales				2,6	97,4
En carreteras secundarias			1,0	2,6	96,3
En zona urbana			1,0	3,1	95,8

Tabla 30: Uso del cinturón en distintas vías. Grupo de adultos de riesgo bajo

	Porcentaje
¿Dónde vives?	Pueblo
	19,4
	Ciudad pequeña
	14,7
Estudios (concluidos o en curso) – Persona	En las afueras (ciudad dormitorio)
	15,7
	Una gran ciudad
	50,3
Situación laboral - Persona	Primarios
	4,2
	Secundarios
	28,8
	Superiores
Profesión - Persona	67,0
	Contrato Indefinido
	46,6
	Autónomo
	14,7
Profesión - Persona	Contratos eventuales
	10,5
	Paro
	17,8
	Inactivo (estudiante/ama de casa/jubilado)
	10,5
	Trabajador manual no cualificado
	2,1
	Trabajador manual cualificado
	4,2
	Personal administrativo
	11,5
	Trabajadores del comercio, el transporte y del sector servicios y comunicaciones
	8,9
	Autónomo mediano, pequeño empresario
	9,4
	Empleado de la administración pública
	14,1
	Profesional cualificado
	30,4
	Empresario, ejecutivos, directivos de Administraciones Públicas
	3,1
	Inactivo
	5,2
	Otros
	11,0

Tabla 31: Características socioeconómicas y laborales. Grupo de adultos de riesgo bajo

Preferencias socioculturales de los adultos de riesgo bajo a través de las páginas favoritas en Facebook

En este grupo destaca fundamentalmente la menor presencia de las páginas de Comunidad (un 11,6% menos que la media) y de Negocios locales (un 2,3% menos que la media). Se interesan principalmente por las páginas de Bandas musicales, músicos, festivales y aquellas relacionadas con las Organizaciones y movimientos políticos y los personajes famosos. En la categoría **Comunidad** hay una clara mayoría de páginas con contenidos reivindicativos (Un MILLÓN de FIRMAS para APOYO al GRAN JUEZ BALTASAR GARZÓN) y marcados en términos de construcción identitaria fuerte (Cambio tesoros del Vaticano por comida para África, ¿te



apuntas?). Las preferencias de **personas públicas** o famosas siguen esa misma línea. Eduard Punset es un divulgador científico, y Jordi Évole, realiza un programa de televisión que lidera actualmente el periodismo de protesta, de denuncia de injusticias, corrupciones, etc, mientras que el filósofo Michel Foucault y la periodista y escritora Elvira Lindo son las páginas más características. Los **movimientos y organizaciones políticas** reflejan nuevamente posicionamientos políticos explícitos como lo son el partido político EQUO y la página «Esto sólo lo arreglamos SIN ELLOS» junto a organizaciones y plataformas sin ánimo de lucro que desarrollan sus acciones en el campo de la “justicia social”. Las **bandas de música** se orientan hacia grupos de pop y rock (Queen) o cantautores internacionales y de épocas pasadas (Frank Zappa o Janis Joplin). Finalmente, los **medios de comunicación** más frecuentes son periódicos (eldiario.es y Público) y el programa de televisión «El Intermedio».

Categoría	Páginas más frecuentes	Páginas Características
Comunidad	<ul style="list-style-type: none"> • Un MILLÓN de FIRMAS para APOYO al GRAN JUEZ BALTASAR GARZÓN. • Cambio tesoros del Vaticano por comida para África, ¿te apuntas? • Spanish Revolution 	<ul style="list-style-type: none"> • HUMOR INDIGNADO 99% • Un MILLÓN de FIRMAS para APOYO al GRAN JUEZ BALTASAR GARZÓN
Personas públicas	<ul style="list-style-type: none"> • EDUARD PUNSET • Jordi Évole • Rafa Nadal 	<ul style="list-style-type: none"> • Michel Foucault • Elvira Lindo
Organizaciones políticas y Movimientos Sociales	<ul style="list-style-type: none"> • EQUO • Amnistía Internacional España • Cultura Inquieta 	<ul style="list-style-type: none"> • Esto sólo lo arreglamos SIN ELLOS • Acción contra el Hambre
Bandas musicales	<ul style="list-style-type: none"> • Pink Floyd • Queen • Adele 	<ul style="list-style-type: none"> • Frank Zappa • Janis Joplin
Media	<ul style="list-style-type: none"> • Diario Público • eldiario.es • Muchachada nui 	<ul style="list-style-type: none"> • El Huffington Post • El Intermedio

Tabla 32: Páginas frecuentes de gustos y preferencias de consumo y ocio. Grupo de adultos de riesgo bajo

Identificación de grupos de riesgo: Sistemas Retención Infantil (SRI)

El análisis del comportamiento de los conductores en relación al Sistema de Retención Infantil (SRI) (cinturón, sillita, cuco, elevador) se realizó en un primer momento con carácter exploratorio de los datos de los conductores con uno o más hijos, un total de 208 casos, entre los que destacan los que lo usan «muy a menudo», con una frecuencia del 86,1%, y los que «nunca llevan niños», con el 10,6% (Gráfico 14).

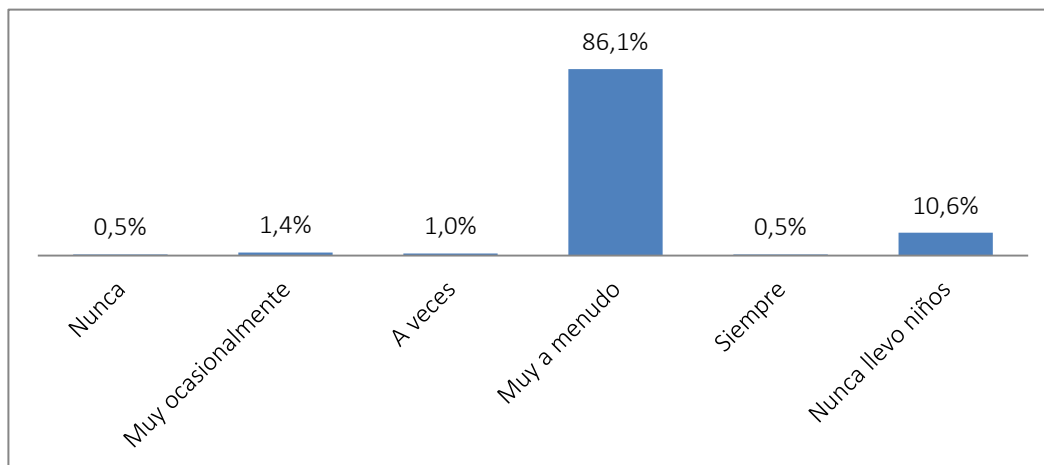


Gráfico 14: Porcentaje de uso de los Sistemas de Retención Infantil (SRI)

No obstante se observa que únicamente el 0,5% respondieron «siempre», y un 2,9% que incluye los que contestaron «nunca», «muy ocasionalmente» y «a veces». La mayoría de padres/madres (personas con hijos) seleccionaron la opción «muy a menudo» (86,1% de las respuestas).

Además de los conductores de coches y furgonetas que tienen hijos, se consideró pertinente incluir a las personas que sin tener hijos afirman llevar niños en coche en alguna ocasión (en el caso de no llevarlos pueden elegir la respuesta «nunca llevo niños») obteniendo un total de 438 casos que contestaron afirmativamente a la pregunta sobre uso de SRI.

También pudimos observar que el comportamiento respecto al SRI es coincidente con los grupos de riesgo de cinturón: los conductores no seguros en cinturón son no seguros en SRI (y viceversa). El análisis de los casos muestra que las **tasas más altas de «nunca uso los SRI» coinciden con los grupos de jóvenes y adultos de riesgo alto en cinturón** (poca frecuencia de uso), - 1.7% y 2.1% respectivamente-, con una mayor incidencia entre los adultos de riesgo alto, tal y como puede observarse en el gráfico 15.

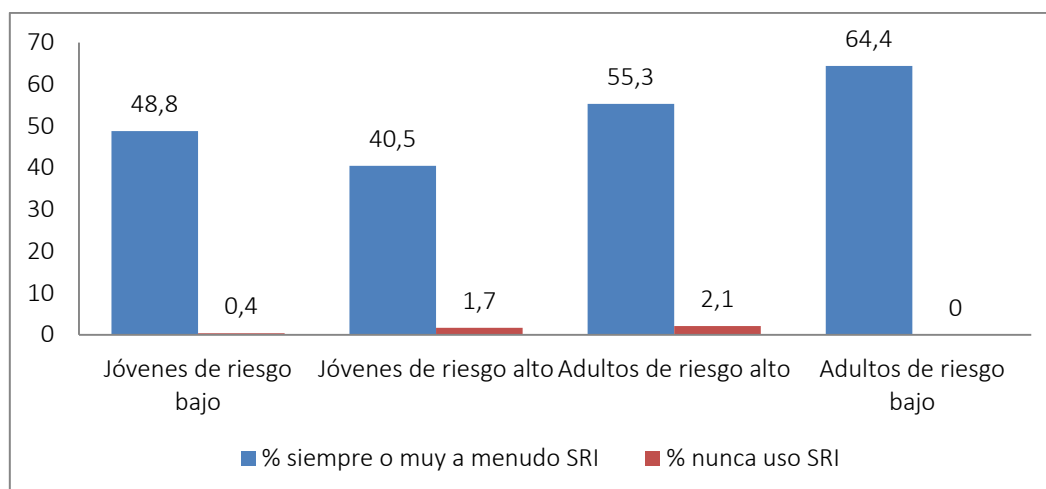


Gráfico 15: Porcentaje de uso de los SRI en función de los perfiles de riesgo/conglomerados



Finalmente se procedió a construir los grupos de riesgo en el uso de los SRI. A la hora de construir estos grupos se optó por seleccionar aquellos conductores que respondieron «siempre» o «muy a menudo» (grupo de riesgo bajo) y aquellos que respondieron «nunca», «a veces» o «muy ocasionalmente» (riesgo alto).²⁹ Esta dicotomización permitió identificar un grupo de riesgo alto, formado por 19 casos, y el grupo de riesgo bajo, con 419 casos. Pasamos a describir las principales características de estos dos grupos.

GRUPO DE RIESGO ALTO (SRI)

Está compuesto principalmente por **mujeres (78,9%)** con una **edad media de 30,9 años**, con **igual proporción de casados y solteros (42,9%)**. Viven igualmente en **pueblos, ciudades pequeñas y grandes ciudades (31,6% en cada lugar)** y el **68,4%** no tiene hijos (aunque reconoce llevar niños en el coche ocasionalmente). Su uso constante del cinturón “siempre” es menor que el del grupo de riesgo bajo, (**52,6%** en autopista, **52,6%** en carretera nacional, **47,4%** en carreteras comarcal y solo el **36,8%** en zona urbana). Este grupo tiene **mayor nivel de estudios secundarios (47,4%) y menor de estudios superiores** que el grupo de riesgo bajo (**47,4%**) y un **alto porcentaje de paro (31,6%)** en comparación con el grupo de riesgo bajo. Entre los que trabajan el **31,6%** pertenece al **sector de administración, educación, sanidad y servicios sociales**, y un **26,3%** son personal administrativo. **Utilizan el coche (y la furgoneta) preferentemente para desplazamientos distintos al de ir a trabajar.**

GRUPO DE RIESGO BAJO (SRI)

Es un grupo amplio (419 casos), ligeramente **más femenino que el de riesgo alto (80,6%)**, con una edad media de 32 años, **alto porcentaje de personas casadas (33,9%) o en una relación (30,6%)** y con más hijos que el grupo de riesgo alto (**43%**). Residen en grandes ciudades (**32,5%**) o pueblos (**30,5%**). Muestran **altas tasas de uso del cinturón (80,2%** siempre en autopistas y **81,4%** siempre en zona urbana) y destacan por tener **un mayor nivel de estudios superiores que el grupo de riesgo alto (63,5%)**. Es un grupo con **menos paro (18,9%** frente al **31,6%** del grupo de mayor riesgo), **más profesionales cualificados (19,3%** frente a **10,5%)**, y **más personas del sector TIC (15%** frente a **5,3%)**. Igualmente **sus padres y madres tienen menos estudios primarios y más superiores** que el grupo de riesgo alto. El **40,3%** siempre utiliza el coche para ir a trabajar y un **27%** lo utiliza también siempre para gestiones, viajes, ocio, etc., (véase Tabla 33).

²⁹ El número de casos no permite realizar análisis de conglomerados.



CONDUCTORES COCHE GENERAL		RIESGO ALTO [variación con respecto al otro grupo y a la media] 19 casos	RIESGO BAJO [variación con respecto a la media y al otro grupo] 419 casos
Sexo	<ul style="list-style-type: none"> 79,5% mujeres 20,5% hombres 	<ul style="list-style-type: none"> 78,9% mujeres 21,1% hombres [ligeramente más masculino]	<ul style="list-style-type: none"> 80,6% mujeres 19,4% hombres [ligeramente más femenino]
Hábitat	<ul style="list-style-type: none"> 34,9% gran ciudad 25,8% pueblo 25,8% cdad. pequeña 	<ul style="list-style-type: none"> 31,6% gran ciudad 31,6% pueblo 31,6% ciudad pequeña [más pueblo y ciudad pequeña]	<ul style="list-style-type: none"> 32,5% gran ciudad 30,5% pueblo 24,3% ciudad pequeña
Uso de cinturón: Autopistas Ctras. Nacionales Ctras. Secundarias Zona urbana	<ul style="list-style-type: none"> 77,7% siempre 77% siempre 75,1% siempre 79,1% siempre 	<ul style="list-style-type: none"> 52,6% siempre 52,6% siempre 47,4% siempre 36,8% siempre [menos uso cinturón]	<ul style="list-style-type: none"> 80,2% siempre 80,4% siempre 78,3% siempre 81,4% siempre [más uso cinturón]
Hijos	<ul style="list-style-type: none"> 75,3% No hijos 12,2%: 1 hijo 	<ul style="list-style-type: none"> 68,4%: No hijos 10,5%: 1 hijo [con menos hijos]	<ul style="list-style-type: none"> 57% No hijos 22,2%: 1 hijo [con más hijos]
Estudios	<ul style="list-style-type: none"> 68,6% superiores 27,9% secundarios 3,4% primarios 	<ul style="list-style-type: none"> 47,4% superiores 47,4% secundarios 5,3% primarios [bastantes más secundarios y bastantes menos superiores]	<ul style="list-style-type: none"> 63,5% superiores 31,5% secundarios 5% primarios [algo más de secundarios y algo menos de superiores]
Situación laboral	<ul style="list-style-type: none"> 26,2% indefinido 34% inactivo 17,8% paro 13,9% eventuales 	<ul style="list-style-type: none"> 26,3% indefinido 15,8% inactivo 31,6% paro 15,8% eventuales [menos inactivos y más parados]	<ul style="list-style-type: none"> 27,9% indefinido 30,3% inactivo 18,9% paro 13,1% eventuales
Profesión	<ul style="list-style-type: none"> 19,2% profesional cualificado 10,1% personal administrativo 13,2% comercio, transporte, sector servicios 	<ul style="list-style-type: none"> 10,5% profesional cualificado 26,% personal administrativo 15,8% inactivo 10,5% comercio, transporte, sector servicios [menos profesionales cualificados y más personal administrativo]	<ul style="list-style-type: none"> 19,3% profesional cualificado 14,3% comercio, transporte, sector servicios 19,1% inactivo

Tabla 33: Caracterización resumen de los grupos de riesgo en el uso de SRI
(véase Anexo IV para una caracterización amplia)

Para este grupo no fue posible realizar un análisis exclusivo en base a sus preferencias en Facebook debido a los pocos casos recabados para el perfil de alto riesgo. Además, como



hemos señalado los perfiles de alto riesgo para SRI y cinturón son coincidentes por lo que asumimos que sus caracterizaciones en términos de hábitos de consumo y vida serán similares.

Identificación de grupos de riesgo: Uso del casco

En el análisis sobre frecuencia de uso del casco en las diferentes vías de los motoristas se han dicotomizado las variables de frecuencia de uso del casco - al igual que en el análisis del uso del cinturón- para analizar sus características principales, expresadas en términos de «siempre» o «no siempre». En el caso de muestras pequeñas, esta estrategia permite formar grupos grandes que comparten ciertas características a pesar de su heterogeneidad interna.³⁰

El porcentaje de motoristas que “no siempre” usan el casco es más alto en autopistas y autovías que en otras vías. Sin embargo en este porcentaje se incluyen aquellos que no transitan por ellas (ciclomotores, scooters, etc.). Es decir, las motos que legal o habitualmente no circulan por autopistas han respondido negativamente al uso del casco en las mismas, por lo que es un dato a tener en cuenta. De esta forma podemos identificar el porcentaje de motoristas que no usan el casco en todas las ocasiones que salen a las diferentes carreteras por las que transitan si comparamos con el resto de vías (Gráfico 16).

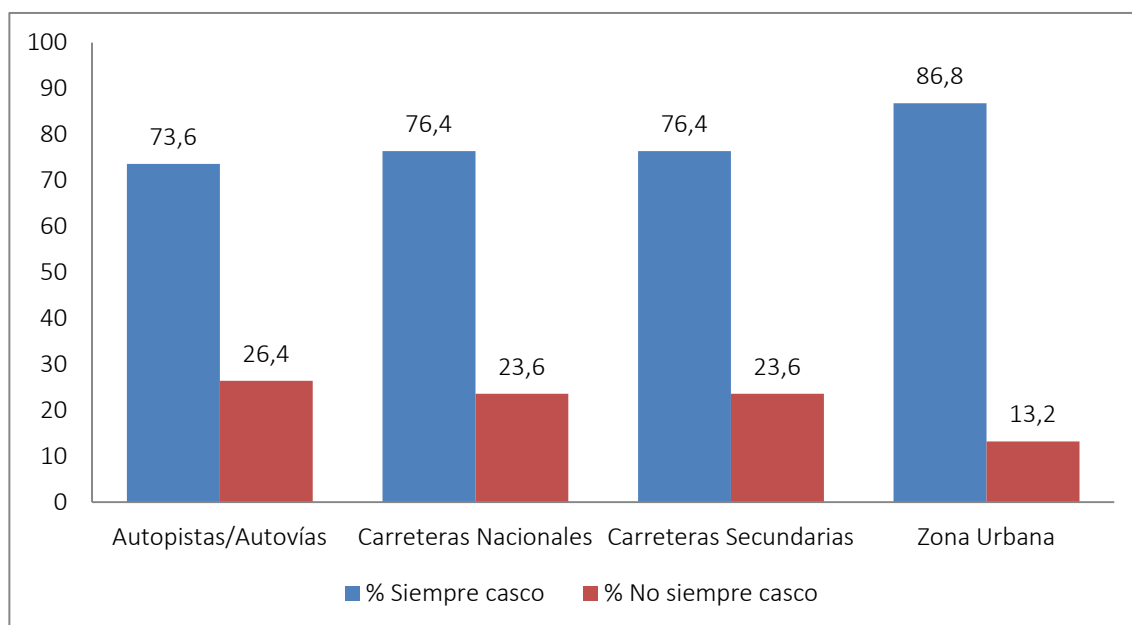


Gráfico 16: Frecuencia dicotomizada del uso (“siempre”) y no uso (“no siempre”) del casco en las distintas vías

El grupo de riesgo alto incluye todos los motoristas que no usan constantemente el casco («no siempre») en alguna de las cuatro vías: un total de 29 casos que conforman el grupo de

³⁰ Con respecto al uso del casco, al contar con una muestra pequeña no se han aplicado las técnicas de segmentación que se usaron con el cinturón (conglomerados).



riesgo alto. El resto de motoristas son los que «siempre» usan el casco en todas las vías, y está compuesto por los 77 casos. Simultáneamente a la construcción de los grupos, se realizaron tablas de contingencia (tablas de frecuencias cruzadas entre dos variables) para contrastar si existía algún tipo de asociación entre alguna de las variables de uso del casco y las variables sociodemográficas o económico-laborales, teniendo en cuenta sólo aquellas relaciones estadísticamente relevantes (Chi-cuadrado con un nivel de confianza del 95%). Entre las variables consideradas (ver Anexo IV para un análisis completo) el hábitat se mostró como una variable determinante (con un nivel de confianza del 95%):

- 75% de los motoristas que viven en pueblos no siempre usan casco en autopistas/autovías.
- 43% de los motoristas que viven en grandes ciudades no siempre utilizan caso en autopistas/autovías.

Por su parte, la relación entre el tipo de motocicleta y el no uso del casco en autopistas/autovías es significativa con un 90% de confianza aproximadamente mientras que el tipo de moto se muestra como variable definitoria en relación a tres modelos: Ciclomotor (80% no siempre usa casco), *Scooter* (50% no siempre usa casco) y *Touring Endure* (57% no siempre usa casco).

En relación al análisis de sus páginas favoritas («Me gusta») es necesario tener en cuenta que el número total de páginas favoritas del grupo de riesgo alto supone una tercera parte de las páginas de los usuarios de riesgo bajo. La tabla 34 muestra como las mayores diferencias entre ambos grupos las registran las categorías de Comunidad (4,7% de diferencia), Medios de Comunicación (1,6% de diferencia), las Organizaciones y Movimientos políticos (2,9% de diferencia), las Compañías, negocios y asociados (1,9% de diferencia) y todas las categorías que quedan englobadas dentro de otros (2,2% de diferencia).

Categoría	TOTAL			Siempre usan el casco (N=7219)		No siempre usan el casco (N= 2314)	
	FREQ.	%	% acum.	%	Dif.	%	Dif.
Comunidad	2017	21,2	21,2	22,3	1,1	17,6	-3,6
Personas públicas	937	9,8	31,0	9,7	-0,1	10,2	0,3
Bandas musicales / músicos / festivales	779	8,2	39,2	8,3	0,2	7,6	-0,5
Media	770	8,1	47,2	7,7	-0,4	9,3	1,2
Negocios locales	622	6,5	53,8	6,7	0,2	5,9	-0,6
Productos y Servicios	571	6,0	59,8	5,9	-0,1	6,2	0,2



	TOTAL			Siempre usan el casco (N=7219)		No siempre usan el casco (N= 2314)	
Organizaciones y Movimientos políticos	550	5,8	65,5	5,1	-0,7	8,0	2,2
Compañías, negocios y asociados	532	5,6	71,1	6,0	0,5	4,1	-1,4
Comidas, bebidas y ocio	433	4,5	75,6	4,4	-0,1	4,9	0,4
Deportes y asociados	305	3,2	78,8	3,6	0,4	2,0	-1,2
Películas	191	2,0	80,8	1,9	-0,1	2,4	0,4
Coches y asociados	90	,9	81,8	0,8	-0,2	1,4	0,5
Cuidado, salud, etc.	85	,9	82,7	0,8	-0,1	1,3	0,4
Telecomunicaciones y tecnología	35	,4	83,0	0,4	-0,0	0,4	0,0
Otros	1616	17,0	100,0	16,4	-0,5	18,6	1,7
Total	9533	100,0					

Tabla 34: Análisis descriptivo resumen de las principales categorías de “me gustas” y sus frecuencias. Casco (véase Anexo IV para una caracterización amplia)

Estas diferencias agregadas son útiles en la medida en que nos indican que las personas que no siempre usan el casco, a pesar de tener más amigos de media que el grupo de riesgo bajo, se interesan mucho menos por las páginas de comunidad y con aquellas relacionadas con los deportes. Por el contrario destaca el mayor interés que manifiesta el grupo de riesgo alto por las Organizaciones y Movimientos Políticos. Por ello, y con la cautela que indican las características de los datos ya expuestas, las diferencias en las categorías permiten concebir al grupo de riesgo alto como colectivo más interesado por páginas que remiten a una comunicación *fuera* de la propia red social, puesto que como hemos descrito anteriormente en la categoría de Comunidad encontramos una mayoría de páginas que implican una relación que se circunscribe a la interacción dentro de la red. Las diferencias parecen indicar la preferencia de este grupo por un uso de la red social como punto de interconexión con otros puntos y centros de su interés en comparación con el grupo de riesgo bajo.

GRUPO DE MOTORISTAS QUE NO USAN EL CASCO SIEMPRE

Este grupo se caracteriza por tener una **edad media de 34,7 años**, 3 años menos que la media del grupo que siempre usa casco en todas las vías. El **55,2% son hombres** y el 44,8% mujeres. Viven en una gran ciudad (44,8%, frente al 39% de los que usan casco), en un pueblo (31% frente al 15,6% del otro grupo) o en una ciudad pequeña (20,7%). Son, principalmente, usuarios de **scooter** (48,3%), **ciclomotor** (18,2%) y **touring endure** (13,8%) **de baja cilindrada**: menos de 50 cc., 31%, entre 51 y 125, 24,1%, y 126-250, 17,2%. Son los que menos usan la motocicleta para ir a trabajar (20,7% que nunca lo hace, frente al 11,7% del grupo que siempre usa casco) y los que más la utilizan para otros usos (gestiones, ocio, viajes). Tienen muchos contactos en Facebook (253,5 frente a 171,4 del otro grupo).

En cuanto al nivel de estudios no muestran diferencias en relación al grupo que siempre usa casco: predominan los estudios superiores (51,7%), seguidos de los secundarios (41,4%) y primarios. Tienen mayor porcentaje de paro (17,2%), de contratos eventuales (17,2%) y de



trabajadores autónomos (17,2%) y menos contratos indefinidos (37,9%). Solo el 6,9% son profesionales cualificados (frente al 20,8% de los que siempre usan el casco). Predominan los empleados de comercio, transporte y servicios, así como los administrativos, con el 13,8% para ambas categorías. En cuanto al sector de actividad, el 17,2% está vinculado a nuevas tecnologías (frente al 15,6% que registran los motoristas que usan casco), y tienen una menor presencia en la administración, educación y sanidad (el 13,8% frente al 20,8% de los motoristas que usan casco). Proceden de familias en las que **la madre tiene mayor nivel de estudios superiores (que los usuarios de casco) mientras que el de los padres es inferior, y con más contratos indefinidos y menos inactivos.**

GRUPO DE MOTORISTAS QUE SIEMPRE USAN EL CASCO

El grupo más seguro, el que siempre utiliza casco, tienen una **edad media más elevada** (37,86 años). Se trata de un grupo **más masculino** (68% de hombres) y **menos urbano**. Su hábitat principal es la gran ciudad (39% frente al 44,8% del otro grupo), seguida de las ciudades pequeñas (31,2%) y los pueblos (15,6%). Tienen menos amigos en Facebook (171,4 amigos de media frente al 253,5 del grupo anterior). **Son quienes más usan la moto para ir a trabajar** (41,6% siempre lo hace); predominan las **scooter** (38%), si bien destaca por ser el grupo con mayor presencia de las **naked** (20,8%, casi seis puntos porcentuales por encima a la media) también de baja cilindrada: 51-125 cc.(29,9%) y 126-250 y menores de 50cc (14,3%).

En el grupo **prevalecen los estudios superiores** (50,6%) seguidos de los secundarios (37,7%) y los primarios (11,7%). La mayoría cuentan con trabajos indefinidos (42,9%) o son autónomos (15,6%); el nivel de paro (13%) y eventualidad (14%) es sensiblemente menor al del grupo de riesgo. Es **el grupo con mayor y mejor nivel de ocupación** con un 20,8% de profesionales cualificados, un 13% de empleos en la administración pública (13%), un 13% en el sector comercio, transporte y servicios, y un 10,4% de autónomos o pequeño empresarios. Sus sectores de actividad son principalmente la **administración, educación, sanidad** (20,8%) seguida en proporciones iguales por los sectores de nuevas tecnologías, hostelería y comercio (15,6% cada uno de los tres). Finalmente sus padres tienen en conjunto un menor nivel educativo que los padres del grupo que no usa siempre el casco junto a unas tasas de estabilidad laboral inferiores y de inactividad mayores, lo cual es coherente con la mayor media de edad de este grupo y, en particular, la procedencia de estos grupos de familias de clases medias-bajas cuyos hijos muestran una **movilidad sociocultural y económicamente ascendente.**



MOTORISTAS GENERAL		RIESGO ALTO No usan el casco "siem- pre"	RIESGO BAJO "Siempre" usan el casco
		[variación con respecto al otro grupo y a la media]	[variación con respecto a la media y al otro grupo]
		29 casos	77 casos
Sexo	35,6 % mujeres 64,4% hombres	44,8% mujeres 55,2% hombres	32% mujeres 68% hombres
Hábitat	40,6% gran ciudad 28,3% cdad. pequeña 19,8% pueblo	39% gran ciudad 31,2% ciudad pequeña 15,6% pueblo [más ciudad pequeña]	44,8% gran ciudad 20% ciudad pequeña 31% pueblo [más pueblo]
Estudios	50,9% superiores 38,7% secundarios 10,4% primarios	51,7% superiores 41,1% secundarios 6,9% primarios	50,6% superiores 37,7% secundarios 11,7% primarios
Situación laboral	41,5% indefinido 15,1% inactivo 15,1% eventuales 14,2% paro	37,9% indefinido 17,2% inactivo 17,2% eventuales 17,2% paro [Más inactivos y parados. Menos indefinidos]	42,9% indefinido 14,3% inactivo 14,3% eventuales 13% paro [Más indefinidos y más actividad]
Profesión	17% profesional cualificado 17% otros 13,2% comercio, transporte, sector servicios	6,9% profesional cualifica- do 31% otros 13,8% comercio, transpor- te, sector servicios 13,8% administrativos [Menos profesiones cuali- ficadas]	20,8% profesional cuali- ficado 11,7% otros 13% comercio, trans- porte, sector servicios 13% administración pública [Más administración y Porf. Cuailficadas]

Tabla 35: Caracterización resumen de los grupos de riesgo en el uso del casco

Preferencias socioculturales de los grupos de riesgo en el uso del casco a través de las páginas favoritas en Facebook

Las personas que no siempre usan el casco tienen más contactos en Facebook que el grupo de riesgo bajo. Se interesan menos por las páginas de comunidad y deportivas y muestran mayor interés en **Organizaciones y Movimientos Políticos**, lo cual encuentra correspondencia con el mayor interés de este grupo por el **Humor Indignado 99%** que el grupo de bajo riesgo. Por ejemplo, su interés por las organizaciones y los movimientos políticos encuentra una distribución pareja entre las distintas organización y movimientos políticos (véase Tabla 36) Entre sus páginas preferidas también destacan **Sinchan**, una serie manga de gran éxito y **Mogo**, un personaje de ficción del universo de DC Comics, un superhéroe y miembro de los



Green Lantern Corps.³¹ Resulta interesante que estas páginas no tienen presencia alguna en las preferencias del grupo de bajo riesgo.

	No siempre usan casco	Siempre usan el casco	Total	DIF
Moderna de Pueblo	4	1	1	3
Sinchan	4	0	4	4
Cultura Inquieta	3	4	7	-1
Facebook for Every Phone	3	2	5	1
HARLEY-DAVIDSON ESPAÑA	3	2	5	1
Heineken	3	3	6	0
HUMOR INDIGNADO 99%	3	1	4	2
Mogo	3	0	3	3
Movimiento en Defensa de la Moto	3	2	5	1
No es mi fiesta nacional	3	4	7	-1
Pepsi España	3	2	5	1
Privalia España	3	2	2	1
Travel Club: Consigue más por tu dinero	3	3	6	0

Tabla 36: Comparación de las principales páginas favoritas de quienes "No siempre usan casco"

En ambos grupos puede apreciarse una clara identificación con grupos o intereses moteros, estando Harley-Davidson España y el Movimiento en defensa de la moto. Ambos grupos muestran sus preferencias por tiendas de ropa de venta *online*, como Privalia y Travel Club y su falta de identificación con las corridas de toros ("No es mi fiesta nacional"), siendo la página **Humor indignado 99%**, la más preferida por el grupo de mayor riesgo, las que (junto con Moderna de pueblo y Sinchan y Mogo) marcan las principales diferencias entre estos dos grupos, y la mayor identificación del grupo de riesgo alto con una posición de generalizada sensación de injusticia.

Al igual que vimos anteriormente con el caso de los adultos seguros respecto al uso del cinturón de seguridad, encontramos que en el grupo de riesgo alto destaca el interés e identificación que este grupo de riesgo tiene, por ejemplo, por Harley Davidson, un símbolo de distinción económica y cultural. Esta asociación en términos de estatus es consistente con Heineken como cerveza preferida y una página habitual por lo que no pensamos que pueda descartarse un deseo de movilidad social ascendente, y una mayor tendencia al "riesgo" asociado a esta movilidad social que parece formar parte del imaginario del grupo de alto riesgo y, por tanto, su menor uso del casco. También resulta importante recordar que el grupo de riesgo alto son personas con un mayor apego a la motocicleta, la usan más y para más desplazamientos que el grupo de riesgo bajo además de contar con menos motos *scooter* en comparación con el grupo de riesgo bajo, siendo su principal característica el uso de motos de tipo *naked*, un tipo de moto mucho más cercano a las Harley Davidson y con un estilo más singularizado que los *scooters*.

³¹ Para más detalles del personaje y del planeta Mogo, véase <http://es.wikipedia.org/wiki/Mogo>



CONCLUSIONES Y APLICACIONES

Los objetivos principales de esta investigación incluían una caracterización sociodemográfica actualizada de los principales grupos de riesgo de conductores con mayor prevalencia en el no uso o mal uso de sistemas de protección y retención (cinturón, sistemas de retención infantil, casco, etc.) en el Estado español a partir de estudios relevantes e informes especializados. Asimismo se proponía complementar esta caracterización inicial con la identificación de los gustos y preferencias de consumo y ocio más representativos de los grupos de riesgo previamente identificados. Para la consecución de estos objetivos planteamos un diseño metodológico capaz de combinar fuentes estadísticas secundarias, datos sociodemográficos actualizados obtenidos a través de un cuestionario *online*, e información cualitativa sobre los gustos y las preferencias de consumo y ocio de los grupos de conductores de interés. La investigación también incluía entre sus objetivos el esbozo de una aplicación móvil, pensada como parte de una futura campaña de sensibilización, destinada a uno de los grupos de riesgo identificados.

A continuación presentamos los principales resultados y conclusiones estructurados en torno a estos tres grandes objetivos.

En el primer apartado comparamos los **perfiles teóricos**, formulados a partir de investigaciones fiables con muestras representativas estándar y a cargo de organismos y entidades especializadas en materia de seguridad vial, y los **perfiles empíricos**, identificados a partir del análisis de los datos obtenidos en la encuesta *online* de la campaña «¿Tú qué conduces?».

En el segundo apartado resumimos las principales características de cada uno de los grupos de riesgo, en relación al uso del cinturón, el uso del Sistema de Retención Infantil (SRI) y el casco, en relación a las variables socioculturales y sus gustos y preferencias. El propósito de estos dos primeros apartados de conclusiones es aportar caracterizaciones sociodemográficas y socioculturales, contrastadas y actualizadas, de los principales grupos de riesgo en función de su falta de uso o mal uso de los sistemas de retención y protección, para contribuir al diseño de futuros estudios y estrategias de sensibilización e intervención.

El último apartado presenta la línea creativa y funcionamiento de la aplicación móvil diseñada en función de los resultados obtenidos. Nuestro propósito último con esta aplicación es facilitar nuevas vías y estrategias que, a modo de ejemplo, fomenten buenas prácticas en torno al uso del cinturón de seguridad.



Primeras Conclusiones: comparativa sociodemográfica entre los perfiles teóricos de riesgo y la muestra empírica

Este primer apartado de conclusiones **compara** los **perfiles teóricos**, formulados a partir de investigaciones fiables con muestras representativas estándar y a cargo de organismos y entidades especializadas en materia de seguridad vial, y los **perfiles empíricos**, identificados a partir del análisis de los datos obtenidos en la encuesta *online* de la campaña «¿Tú qué conduces?». El propósito último de esta comparativa era aportar caracterizaciones socio-económicas y laborales, contrastadas y actualizadas, de los principales grupos de riesgo en función de su falta de uso o mal uso de los sistemas de retención y protección, y de este modo contribuir al diseño de futuros estudios y estrategias de sensibilización e intervención.

Principales diferencias entre los perfiles teóricos y empíricos de riesgo: Uso de cinturón de seguridad

En este grupo coexistían tres perfiles teóricos diferenciados tal y como se recoge en la tabla 37. En términos generales estos perfiles incluían hombres de edades intermedias (25-39 años) y hombres y mujeres más jóvenes (18-24 años), y se caracterizaban por tener niveles educativos medios o bajos, ser conductores de coches y furgonetas, realizar profesiones vinculadas al uso del automóvil (transportistas, comerciantes, autónomos) y vivir en municipios semi-rurales o en pequeñas ciudades.

La identificación de algunos grupos de edad procedía de los perfiles de SARTRE 3, cuya encuesta se realizó entre 2002-2003, y según la cual en el perfil de riesgo muy alto predominaban varones entre 25-39 años y mayores de 54 años. Por otro lado, y según, los datos que aporta el informe de Consultrans (2008) la edad de los grupos que menos uso realizaban del cinturón de seguridad se situaba entre 50 y 64³² años (80,8%), seguida por los jóvenes, con edades comprendidas entre 18 y 35 años.

CINTURÓN

PERFIL CINTURÓN 1

- Hombres de 25 a 39 años
- Nivel de estudios: secundarios o primarios
- Ocupación: transportistas, trabajadores manuales
- Hábitat: municipios de 5.000-20.000 habitantes y ciudades pequeñas de 20.000-60.000 habitantes
- Vehículo: predominan conductores de furgonetas y sus acompañantes

³² Este intervalo de edad tiene una escasa presencia en nuestra muestra empírica por las características del universo: ser usuario de Facebook.

**PERFIL CINTURÓN 2**

Grupo no homogéneo por edad/sexo

PERFIL 2.1: hombres de 25 a 39 años y de 18 a 24

Perfil 2.2: mujeres de 18 a 24 años

- Nivel de estudios: secundarios y de grado medio
- Ocupación: comerciantes, autónomos y administrativos
- Vehículo: principalmente conductores de turismo

PERFIL CINTURÓN 3

- Hombres y mujeres de 18 a 24 años
- Nivel de estudios: primarios o sin estudios
- Hábitat: ciudades pequeñas

Tabla 37: Perfiles teóricos de riesgo, turistas y furgonetas. Uso del cinturón

El resultado de nuestro estudio empírico ayuda a matizar estos intervalos de edad. Por ejemplo permite establecer los intervalos de edad para el grupo de **adultos de riesgo alto**, compuesto principalmente por conductores con edades comprendidas entre los 36 y 47 años (el 76,6% del total de la muestra). Por su parte, el grupo de **jóvenes de riesgo alto** se sitúa entre los 18 y los 29 años (el 79,3% del total de la muestra).

En relación al **nivel educativo**, en el perfil teórico se identificaron niveles medios-bajos o bajos. En los perfiles de riesgo alto de la muestra empírica predominan los estudios superiores sobre los estudios medios y primarios. Sin embargo, tal y como se ha señalado al caracterizar los grupos de riesgo, los **adultos de riesgo alto tienen un nivel de estudios inferior al del grupo de adultos de riesgo bajo**, al igual que el de sus padres, y en **el caso de los jóvenes de riesgo alto es muy similar (con ligeras diferencias) al de los jóvenes de riesgo bajo**. Por tanto cabe afirmar que existe una relación positiva entre nivel de estudios y uso del cinturón: a mayor nivel de estudios entre los grupos considerados mayor probabilidad de uso del cinturón de seguridad.

En cuanto al resto de variables, en los perfiles teóricos predominaban **transportistas, comerciantes y autónomos** que vivían en **municipios semi-rurales o en pequeñas ciudades**, principalmente conductores de coches pero también de furgonetas.

En términos generales, por su parte, el perfil empírico de riesgo alto incluye **hombres y mujeres con edades comprendidas entre los 36 y 47**, y **hombres y mujeres más jóvenes, entre los 18 y 29**. Prevalecen **niveles educativos medios-altos, empleados de la administración pública, trabajadores cualificados y trabajadores del comercio, el transporte y servicios y comunicaciones, que residen en pequeñas ciudades o poblaciones rurales, y son conductores de coche, aunque también hay conductores de furgoneta**.

A partir de estas características de la muestra empírica, de los tres perfiles teóricos considerados, el primer perfil, compuesto principalmente por conductores de furgoneta, y el tercer perfil, definido en relación a jóvenes entre 18 y 24 años, de ambos sexos con bajo estatus socioeconómico y cultural, algunos de ellos próximos a zonas de vulnerabilidad/exclusión social, no se pueden confirmar por la ausencia de casos suficientes en la muestra empírica. Sin embargo, **confirmaríamos el segundo perfil**, aunque con los cambios que se muestran



en la Tabla 38, en la que se destaca en sombreado las variables adaptadas en la comparación entre el perfil teórico inicial y el perfil empírico final.

PERFIL TEÓRICO INICIAL	PERFIL EMPÍRICO FINAL
PERFIL CINTURÓN 2 <ul style="list-style-type: none"> • Grupo no homogéneo por edad/sexo: • PERFIL 2.1: hombres de 25 a 39 años y de 18 a 24 • PERFIL 2.2: mujeres de 18 a 24 años • Estudios secundarios y de grado medio • Comerciantes, autónomos y administrativos • Principalmente conductores de turismo 	PERFIL CINTURÓN 2 <ul style="list-style-type: none"> • Grupo no homogéneo por edad/sexo: • PERFIL 2.1: hombres y mujeres de 36 a 47 años y de 18 a 29 • PERFIL 2.2: mujeres de 18 a 29 años • Estudios secundarios, grado medio y superiores • Empleados administración pública, profesionales cualificados, comerciantes y autónomos • Hábitat: pequeñas ciudades o poblaciones rurales • Principalmente conductores de turismo

Tabla 38: Comparación perfiles teóricos iniciales y perfiles empíricos finales. Uso del cinturón

Principales diferencias entre los perfiles teóricos y empíricos de riesgo: Uso de los Sistemas de Retención Infantil (RSI)

En los perfiles teóricos que no utilizan sistemas de retención infantil se incluían cuatro perfiles con diferentes características sociodemográficas, sobre todo en relación al hábitat y el nivel socioeconómico y cultural (Tabla 39). En relación al **perfil de riesgo teórico general** podemos establecer que, pese a la heterogeneidad que existe entre los cuatro perfiles, las **variables edad y sexo** no muestran características específicas, tan solo adultos mayores de 18 años, con nivel educativo no homogéneo entre los cuatro perfiles –medio-bajo en el perfil octavo y noveno, mientras que en el décimo y undécimo no se especifica-. En cuanto a la profesión existía también un grupo muy heterogéneo que va desde los trabajadores no cualificados del perfil octavo hasta los profesionales liberales y empresario comerciante del perfil undécimo. La distribución respecto al hábitat también era muy heterogénea, sin diferencias significativas.

SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI)
PERFIL SISTEMA DE RETENCION 8 <ul style="list-style-type: none"> • Hombres y mujeres mayores de 18 años • Nivel de estudios: niveles socioeconómicos y educativos bajos • Ocupación: trabajadores no cualificados • Procedentes de familias monoparentales y familias numerosas
PERFIL SISTEMA DE RETENCION 9 <ul style="list-style-type: none"> • Hombres y mujeres mayores de 18 años • Nivel de estudios: primarios y secundarios y nivel socioeconómico bajo • Ocupación: pequeños autónomos y trabajadores manuales • Hábitat: municipios de 5.000-20.000 habitantes y ciudades pequeñas de 20.000-60.000 habitantes

**PERFIL SISTEMA DE RETENCION 10**

- Mujeres mayores de 18 años
- Ocupación: empresario, comerciantes, propietario de tienda, artesano propietario empleados
- Estado civil: casadas
- Hábitat: ciudad grande

PERFIL SISTEMA DE RETENCION 11

- Principalmente hombres
- Ocupación: profesiones liberales, empresario comerciante, oficinista funcionario y/o mandos medios
- Estado civil: casados
- Hábitat: ciudad grande o ciudad pequeña

Tabla 39: Perfiles teóricos de riesgo. Usos de sistemas de retención infantil (SRI)

El **perfil empírico de riesgo alto de uso de SRI** está compuesto principalmente por **mujeres con una edad media de 31 años**, casadas, que viven en **pueblos, ciudades pequeñas o en grandes ciudades** (31,6%), y con un **nivel educativo medio** (igual porcentaje de estudios secundarios y superiores). En relación a la actividad predomina el **personal administrativo, seguido de los profesionales liberales y trabajadores del comercio, transporte y sector servicios en la misma proporción**.

A partir de estas características de la muestra empírica, los **perfiles teóricos octavo y noveno** no pueden ser confirmados. Estos perfiles incluían hombres y mujeres, sin concreción en relación a la edad, y procedentes de entornos socioeconómicos y culturales bajos, de familias numerosas o monoparentales, con profesiones no cualificadas residentes en grandes ciudades, municipios entre 5.000-20.000 habitantes y ciudades pequeñas de 20.000-60.000 habitantes.

El **décimo perfil teórico** estaba más representado por mujeres, casadas, que suelen llevar a sus hijos e hijas al colegio, o van a recogerlos, y que tienen actividades laborales con jornada completa. En el **undécimo perfil**, por último, se incluían más hombres, sin concreción en cuanto a la edad, con trabajos cualificados, vinculados a profesiones liberales, empresario comerciante, oficinista, que pueden vivir en ciudades grandes o ciudades pequeñas. Este último perfil lleva normalmente a niños en el coche, bien sea al colegio u otro tipo de trayectos.

De la muestra empírica se puede hipotetizar que el perfil de riesgo alto de uso del SRI encuentra correspondencias con el **décimo y undécimo perfil**, aunque con adaptaciones, sobre todo en relación al sexo, la ocupación y el hábitat, como se aprecia en la tabla 40, en la que se muestran los dos perfiles teóricos iniciales y el perfil empírico final resultante.



PERFILES TEÓRICOS INICIALES	PERFIL EMPIRICO FINAL
PERFIL SISTEMA DE RETENCION 10 <ul style="list-style-type: none"> • Mujeres mayores de 18 años • Ocupación: empresario, comerciantes, propietario de tienda, artesano propietario • Estado civil: casados • Hábitat: ciudad grande 	PERFIL CINTURÓN 10 <ul style="list-style-type: none"> • Hombres y Mujeres mayores de 31 años • Nivel de estudios: medios y superiores • Ocupación: personal administrativo, profesionales liberales y trabajadores del comercio, transporte y sector servicios • Estado civil: casados • Hábitat: pueblos, ciudades pequeñas y ciudades grandes.
PERFIL SISTEMA DE RETENCION 11 <ul style="list-style-type: none"> • Principalmente hombres • Ocupación: profesiones liberales, empresario comerciante, oficinista funcionario y/o mandos medios • Estado civil: casados • Hábitat: ciudad grande o ciudad pequeña 	

Tabla 40: Comparación perfiles teóricos iniciales y perfiles empíricos finales. Uso de SRI

Principales diferencias entre los perfiles teóricos y empíricos de riesgo: Uso de casco

En el grupo de los perfiles de riesgo teóricos de ciclomotores y motociclistas coinciden cuatro perfiles entre los que destacan los conductores de ciclomotores (cuarto perfil), y de motocicletas (perfiles quinto, sexto y séptimo) (tabla 41). El **perfil teórico** de conductores de ciclomotores (**cuarto perfil**) incluía jóvenes (18 y 24 años), chicos y chicas, pero sobre todo hombres (entre el 80%-90%), que viven **en municipios entre 5.000 y 20.000 habitantes y en pequeñas ciudades entre 20.000 a 60.000 habitantes**.

En la muestra de **motocicletas** y sus perfiles de riesgo teóricos predominaban hombres que pertenecen a tres grupos de edad, **uno más joven, entre los 25 y 34 años**, seguido por el de **35 a 44**, y **otro más maduro, entre 45 y 54 (perfiles quinto, sexto y séptimo)**. En estos perfiles se apreciaban niveles formativos diferenciados, por un lado estudios secundarios (FP o similar) y por otra parte estudios superiores. Son trabajadores manuales, aunque también predominan los comerciantes y oficinistas funcionarios. Viven en pueblos y grandes ciudades, y conducen, sobre todo, motos tipo *scooters*, *touring*, *enduro* y *naked*.

CICLOMOTORES Y MOTOCICLETAS
PERFIL CICLOMOTOR 4 <ul style="list-style-type: none"> • Hombres y mujeres de 18 a 24 años • Hábitat: municipios de 5.000-20.000 habitantes y ciudades pequeñas de 20.000-60.000 habitantes
PERFIL MOTORISTA 5 <ul style="list-style-type: none"> • Hombres motoristas de 25 a 34 años y de 45 a 54 años • Nivel de estudios: secundarios o primarios • Ocupación: estudiantes; trabajadores manuales; en menor medida comerciantes • Hábitat: grandes ciudades y entorno rural • Tipo de moto: <i>scooter</i>, <i>touring</i>, <i>enduro</i> y <i>naked</i>

**PERFIL MOTORISTA 6**

- Hombres de 35 a 44 años
- Ocupación: trabajador manual, empresario comerciante- propietario tienda y oficinista funcionario
- Nivel de estudios: secundarios o primarios
- Tipo de moto: *scooter* y deportiva
- Hábitat: grandes ciudades y ámbito rural

PERFIL MOTORISTA 7

- Hombres de 35 a 44 y de 45 a 54 años
 - Nivel de estudios: estudios secundarios y/o superiores
 - Ocupación: trabajador manual y oficinista funcionario
 - Tipo de moto: *scooter* y *touring* ruterías
- Hábitat: mayoritariamente grandes ciudades

Tabla 41: Perfiles teóricos de riesgo ciclomotores y motocicletas. Uso del casco

El **perfil empírico** de usuario de motocicleta que no “siempre” usa casco, independientemente de la vía por la que circule, incluye hombres y mujeres, conductores jóvenes, de **18 a 24** y entre **25 a 29**, y otro grupo más maduro que incluye entre **35 y 39** y **40-44**. A partir de 45 años se observa que los conductores siempre usan casco. El nivel educativo que predomina es el de estudios secundarios, aunque más de la mitad tienen estudios superiores. En relación a la profesión, prevalecen los empleados de comercio, transporte y servicios, así como los administrativos, que viven en pueblos y en una gran ciudad, y son los conductores de *scooter*, ciclomotor, *touring* enduro, y ligeramente *sport style*.

A partir de estas características de la muestra empírica de los conductores de ciclomotores y motocicletas que no siempre usan casco se confirmarían **el cuarto, quinto y sexto perfil teórico** con adaptaciones en relación a algunas variables tal y como se muestra en la tabla 42, en la que se destaca en sombreado las variables adaptadas en la comparación entre el perfil teórico inicial y el perfil empírico final.

PERFILES TEÓRICOS INICIALES	PERFIL EMPIRICO FINAL
PERFIL CICLOMOTOR 4 <ul style="list-style-type: none"> • Hombres y mujeres de 18 a 24 años • Hábitat: municipios de 5.000-20.000 habitantes y ciudades pequeñas de 20.000-60.000 habitantes 	PERFIL CICLOMOTOR 4 <ul style="list-style-type: none"> • Hombres y mujeres de 18 a 24 años • Hábitat: grandes ciudades y ámbito rural
PERFIL MOTORISTA 5 <ul style="list-style-type: none"> • Hombres motoristas de 25 a 34 años y de 45 a 54 años • Nivel de estudios: secundarios o primarios • Ocupación: estudiantes; trabajadores manuales; en menor medida comerciantes • Hábitat: grandes ciudades y entorno rural • Tipo de moto: <i>scooter</i>, <i>touring</i>, enduro y <i>naked</i> 	PERFIL MOTORISTA 5 <ul style="list-style-type: none"> • Hombres y mujeres motoristas de 25 a 34 años (predominantemente hombres) • Nivel de estudios: secundarios y superiores • Ocupación: comercio, transporte y servicios, así como los administrativos • Hábitat: grandes ciudades y entorno rural • Tipo de moto: <i>scooter</i>, <i>touring</i>, enduro



PERFILES TEÓRICOS INICIALES	PERFIL EMPIRICO FINAL
PERFIL MOTORISTA 6 <ul style="list-style-type: none"> • Hombres de 35 a 44 años • Ocupación: trabajador manual, empresario comerciante- propietario tienda y oficinista funcionario • Nivel de estudios: secundarios o primarios • Tipo de moto: scooter y deportiva • Hábitat: grandes ciudades y ámbito rural 	PERFIL MOTORISTA 6 <ul style="list-style-type: none"> • Hombres y mujeres motoristas de 35 a 44 años (predominantemente hombres) • Ocupación: empresario comerciante- propietario tienda y oficinista funcionario • Nivel de estudios: secundarios y superiores • Tipo de moto: scooter y deportiva • Hábitat: grandes ciudades y ámbito rural

Tabla 42: Comparación perfiles teóricos iniciales y perfiles empíricos finales. Uso de casco

El **sexto perfil** teórico, por último, estaba identificado en relación a actitudes de riesgo más relacionadas con la **velocidad**. La falta de información precisa respecto a esta variable no permite confirmar su validez.

Segundas Conclusiones: Caracterización sociocultural de los grupos de riesgo

La investigación también proponía profundizar en el conocimiento de las características culturales y actitudinales de los distintos grupos de conductores haciendo uso de datos obtenidos a través una encuesta *online* en Facebook. Para ello se realizó un diseño mixto de investigación que combina la utilización de bibliografía especializada, informes oficiales y fuentes estadísticas secundarias, con un trabajo de campo centrado en la producción de datos primarios cuantitativos mediante una breve encuesta *online*, y la obtención de datos cualitativos, como los gustos y las preferencias, a partir del perfil de Facebook de los usuarios que realizan la encuesta.

Partiendo de los datos obtenidos en el trabajo de campo se identificaron distintos grupos de riesgo en base al uso que hacían de los sistemas de protección y retención. Posteriormente se caracterizó socioculturalmente a estos grupos en base a variables obtenidas a través del cuestionario *online*. Finalmente se identificaron sus estilos de vida a través de sus preferencias y «Me Gusta» en Facebook. A continuación mostramos, a modo de resumen, las principales características de cada uno de los grupos de riesgo, en relación al uso del cinturón, el uso del Sistema de Retención Infantil (SRI) y el casco, en relación a las variables socioculturales y sus gustos y preferencias.



Caracterización sociocultural de los grupos de riesgo en función del uso del cinturón de seguridad

ADULTOS RIESGO ALTO (CINTURÓN)

Grupo con una edad media de 47 años que no realiza un uso constante del cinturón en las distintas vías. **Usan bastante el coche para ir a trabajar** en comparación con otros motivos de desplazamientos, e incluye a muchos de los **adultos que trabajan con furgoneta**. Aunque hace un uso extendido de los SRI, el 2.1% de este grupo “nunca” utiliza estos sistemas de retención, siendo el porcentaje más alto de los cuatro grupos de riesgo. Residen por igual en ciudades pequeñas, pueblos y ciudades grandes. Como corresponde a su edad, es el grupo con más porcentajes de casados, tienen hijos pero en menor porcentaje que los conductores adultos de riesgo bajo. Es el grupo con menor capital educativo tanto en relación a los jóvenes como al otro grupo de adultos, lo cual se corresponden con el **bajo capital educativo heredado**: la mayoría de sus padres tiene estudio primarios, principalmente las madres (hasta un 70% en el caso de las madres frente a un 40% habitual). En cuanto a la situación laboral, **el porcentaje de trabajadores cualificados es inferior al de los adultos de riesgo bajo**, y se muestran mucho **más vinculados al sector de las nuevas tecnologías** (23,4% frente al 15%). El bajo nivel educativo de los padres y madres de este grupo está estrechamente asociado a trabajos no cualificados de los padres en la industria y la construcción, sectores más propios de las clases obreras. Actualmente, y en correspondencia con el nivel educativo inferior al del grupo de adultos de riesgo alto, **encuentran en el sector de las nuevas tecnologías un nuevo nicho de mercado no exento de connotaciones de clase y estatus social**.

Este grupo de adultos de riesgo alto no es muy activo en Facebook. Prefieren las páginas de **bandas musicales y personas** con fuertes cargas emocionales o que remitan a experiencias pasadas comunes (generacionales). Respecto a sus gustos musicales optan por las grandes **estrellas internacionales y cantantes clásicos melódicos de consumo masivo**. Entre sus emisoras destacan Cadena 100 y el programa matinal “Buenos Días Javi Nieves”, junto al conglomerado mediático “MARCA”. Estas preferencias, y sus inflexiones de clase, resaltan y confirman aún más el perfil de **menor capital cultural de este grupo que el de conductores adultos de riesgo bajo**.

ADULTOS RIEGO BAJO (CINTURÓN)

Grupo **más masculino, urbano**, con un **alto porcentaje de personas casadas** y el que presenta las mayores tasas de hijos. Sus integrantes muestran, con diferencia, la **mayor frecuencia de uso del cinturón en todas las vías**. A diferencia del grupo de los adultos de riesgo alto, **no incluye a los conductores de furgoneta**. También presenta unas tasas muy altas de uso de SRI. Como hemos señalado previamente, tiene un **nivel cultural superior** a los adultos de riesgo alto, con padres menos inactivos que estos y con un porcentaje superior de **profesionales cualificados, propias de clases medias**, en la administración, educación, sanidad y servicios sociales.



Esta caracterización encuentra correspondencia con sus gustos y preferencias de ocio y consumo como muestra el análisis de sus páginas favoritas en Facebook. Aunque **tienen menos contactos que el otro grupo**, destaca su clara preferencia por personajes famosos como el divulgador científico Eduard Punset y Jordi Évole, ambos orientados hacia públicos con capitales culturales superiores y de **tendencias políticas progresistas**. La presencia del partido político EQUO y la página “Esto sólo lo arreglamos SIN ELLOS” junto a **organizaciones y plataformas sin ánimo de lucro** que desarrollan sus acciones en el campo de la “justicia social” lo configuran como un grupo cercano a la militancia y con posturas políticas expresamente progresistas. Musicalmente prefieren **grupos de pop y rock o cantautores internacionales de épocas pasadas**, por lo que no consideramos que sus identificaciones estén tan mediatizadas por las modas y tendencias actuales como en el resto de los grupos. Janis Joplin o Frank Zappa no son únicamente íconos del rock sino también de la contracultura de las décadas de los sesenta y setenta del siglo pasado, los cuales denotan posicionamientos más fuertes que aquellos sujetos a las modas pasajeras, como en el caso de los adultos de riesgo bajo por ejemplo. Sus páginas de medios favoritas más frecuentes son **periódicos** (“eldiario.es” y “Público”) y el Huffington Post, junto al programa de televisión “El Intermedio”. Estas preferencias también son indicativas de niveles formativos y capitales culturales superiores.

JÓVENES RIESGO ALTO (CINTURÓN)

Son los jóvenes que menor uso hacen del cinturón de seguridad y de los SRI. Tienen una edad media de 25 años con una leve sobrerrepresentación femenina. Hay menos solteros que en el grupo de jóvenes de riesgo bajo y en su mayoría tampoco tienen hijos (88,8%). Suelen vivir en las **pequeñas ciudades** y es el grupo que menos utiliza el coche y la furgoneta para ir a trabajar. **Su nivel formativo es inferior** al de los jóvenes de riesgo bajo, con menos estudios superiores y más estudios secundarios y primarios. En este grupo hay menos trabajadores cualificados, **más personas inactivas y menos contratos indefinidos que en el grupo de jóvenes de riesgo bajo. Menos de un 20% de este grupo ejerce profesiones cualificadas**, muchos de ellos en el sector de la administración, educación, sanidad y servicios sociales, y en su mayoría están vinculados al comercio, el transporte y el sector servicios y comunicaciones. Un rasgo distintivo de este grupo es la mayor presencia de padres y madres autónomos y pequeños y medianos empresarios del sector **comercio**.

Es **el grupo con mayor popularidad en Facebook** (266 contactos de media). En sus páginas favoritas encontramos un mayor interés por las cuestiones relacionadas con los **medios de comunicación y las personas públicas** así como la **música, la comida/bebida, ocio y cuidados**. Participan menos que los jóvenes de riesgo bajo en las páginas de “comunidad” y política. Respecto a sus personajes públicos favoritos no hay grandes diferencias en relación con los jóvenes de riesgo bajo, más allá de la mayor presencia de personajes nacionales, principalmente futbolistas, actores y presentadores nacionales que cuentan con una importante exposición a este público. **Sus gustos, especialmente los musicales, dependen en gran**



medida de las modas musicales de cada momento. Se decantan por cantantes o grupos internacionales, todas ellas grandes figuras o *megaestrellas* (Rihanna, Lady Gaga y David Guetta) impulsadas por discográficas globales que responden directamente a los patrones impulsados por las industrias culturales hegemónicas. Finalmente, se aprecia un papel central de las series televisivas y sus personajes favoritos en este grupo de jóvenes de riesgo alto.

JÓVENES DE RIESGO BAJO (CINTURÓN)

Al igual que los jóvenes de riesgo bajo, este grupo tiene una edad media de 25 años y muestra también una mayor presencia femenina. Hay menos casados que en el grupo de jóvenes de riesgo alto, más solteros y, dada su edad, tampoco suelen tener hijos. Su lugar de residencia se distribuye por igual en los distintos tipos de hábitat considerados. **Casi siempre utiliza el cinturón de seguridad en todas las vías. Su uso de los SRI también es alto.** Utiliza el coche principalmente para ir a trabajar y en mayor medida que los jóvenes de riesgo alto para realizar otras actividades, como ocio, viajes, gestiones, etc. Destaca su alto **nivel educativo (más del 70% tiene estudios superiores)** y su **alta tasa de inactividad laboral** -que por su edad podrían estar englobados en los estudiantes-. Presentan **porcentajes más elevados de trabajo indefinido que los jóvenes de riesgo alto.** Sus madres/padres tienen más trabajos cualificados que el otro grupo de jóvenes y están vinculados principalmente al sector del comercio.

Este grupo de tienen **menor número de contactos que los jóvenes de riesgo alto** (234 frente a 266) y sus preferencias de páginas en Facebook muestran que estamos ante jóvenes **poco atraídos por la formación de comunidades virtuales** relacionadas con el ocio o la música, y menos aún en las organizaciones políticas y movimientos sociales. Comparten con los jóvenes de riesgo alto su interés en **personajes de series televisivas, actores y comediantes** de factura norteamericana junto a **futbolistas del Real Madrid y el Barcelona**. En sus gustos musicales predominan los **artistas y bandas nacionales** (Fito & Fitipaldis, Joaquín Sabina, Extremoduro y Pablo Alborán) y la emisora de radio “Europa FM”. En general, sus gustos están influidos pero no determinados por la industria cultural hegemónica. Las series preferidas de este grupo en su mayoría orientadas a clases medias con estudios superiores (*The Big Bang Theory*, *Friends* o *How I met your mother*).

Caracterización sociocultural de los grupos de riesgo en función del uso de los Sistemas de Retención Infantil (SRI)

Antes de proceder a la caracterización final de los grupos en función del uso de los sistemas de retención infantil es preciso señalar que no fue posible realizar un análisis específico fiable de sus gustos y preferencias en Facebook debido a los pocos casos recabados para el perfil de alto riesgo. Por otra parte, la correspondencia de perfiles de alto riesgo en el uso de SRI y cinturón permite caracterizar a estos grupos en base a los gustos y preferencias de los grupos de jóvenes y adultos de riesgo alto en el uso del cinturón de seguridad.



GRUPO DE RIESGO ALTO (SRI)

Este grupo está formado predominantemente por mujeres con una edad media de 31 años, con igual proporción de casadas y solteras, más de la mitad sin hijos. Tienen **menor nivel educativo** y **mayor porcentaje de paro** que el grupo de riesgo bajo. Trabajan principalmente en **administración, educación, sanidad y servicios sociales**. Son un grupo que no siempre utilizan el coche para ir a trabajar, aunque sí para otras actividades (igual que la furgoneta) y **utilizan menos el cinturón** que grupo de riesgo bajo. El **nivel educativo de sus padres/madres es menor** que el del grupo de riesgo bajo, mientras que **muestran un mayor índice de paro** (31,6%) e inactividad, lo que se traduce en un mayor porcentaje en el sector de la construcción que en el caso del grupo de riesgo bajo.

GRUPO DE RIESGO BAJO (SRI)

Ligeramente más femenino que el grupo de riesgo alto, con un alto porcentaje de personas casadas o en una relación y viven en grandes ciudades o pueblos. Un porcentaje significativo, más del 40%, siempre utiliza el coche para ir a trabajar y la mayoría no son usuarias de furgoneta. **Registra altas tasas de uso de cinturón. Tienen más estudios superiores que el grupo de riesgo alto.** Sus padres también tienen un nivel cultural superior al de los padres del grupo de riesgo alto. Presentan menores porcentajes de paro, más profesionales cualificados y más personas del sector TIC que el grupo de riesgo alto. Las mejores características laborales también encuentran correspondencia con una mayor tasa de empleos indefinidos en sus padres, quienes en su mayoría trabajan en la administración y el comercio.

Caracterización sociocultural de los grupos de motoristas que usan o no usan el casco siempre

GRUPO DE MOTORISTAS QUE NO USAN EL CASCO SIEMPRE

Los integrantes del grupo que no siempre usa el casco en alguna de las vías se caracteriza por tener una edad **media de 34,7 años, con más hombres que mujeres**, y usuarios, según orden de importancia, de **scooter, ciclomotor y touring endure, y con motos de baja cilindrada**. No suelen usar la moto para ir a trabajar. **Más de la mitad tiene estudios superiores pero predominan también los que no los tienen.** En cuanto a la situación laboral hay **altas tasas de paro, de contratos eventuales y de autónomos. Los que trabajan lo hacen preferentemente en el sector de las nuevas tecnologías.** Curiosamente proceden de familias en las que madres tiene mayor nivel cultural y más contratos indefinidos y menos inactividad laboral que las madres de los motoristas que siempre usa el casco.

Su **popularidad en Facebook** (171,4 amigos de media) **es inferior al grupo que siempre utiliza el casco.** Sus gustos están más concentrados o son menos variados que los gustos de los motociclistas que siempre utilizan el casco. Expresan su interés en **Organizaciones y movimientos políticos y medios de comunicación** y en menor medida que el otro grupo en



asuntos relacionados con las redes sociales – Comunidad-, **siendo esta una característica transversal en todos los grupos de mayor riesgo**. Algunos de sus gustos (Harley-Davidson, Heineken) denotan un mayor deseo de distinción y estatus social que el grupo que siempre hace uso del casco, lo cual es indicativo de una posición de clase social y cultural inferior al grupo que siempre utiliza el casco.

GRUPO DE MOTORISTAS QUE SIEMPRE USAN EL CASCO

Los usuarios de moto que siempre usan el casco tienen una **edad media más elevada** (37,8 años) y comparativamente se trata de un grupo **más masculino**. Aunque la mayoría tienen motos de tipo *scooter*, destacan por ser usuarios de motos *naked* también de baja cilindrada. Son quienes más usan la moto para ir a trabajar y aunque su hábitat principal es la gran ciudad, es un **grupo menos urbano que el de motoristas que no usan siempre el casco**. En cuanto al nivel de estudios también predominan los superiores y es un grupo con mejor nivel de ocupación y más cualificado. La mayoría cuentan con trabajos indefinidos, y son autónomos o pequeños empresarios.

Tienen muchos contactos en Facebook (253,5 de media) y en cuanto a sus páginas favoritas destaca sobre todo el menor porcentaje medio que tienen en la categoría comunidad mientras que en las demás categorías no muestran diferencias significativas respecto a la media general. Destaca la gran dispersión de sus páginas favoritas, que en un 76,7% se trata de páginas con un solo caso y apenas el 1,2% de las páginas favoritas tiene frecuencias superiores a 5.



Posibles aplicaciones: Campaña «Ponte el cinturón» basada en una aplicación móvil

Uno de los objetivos de esta investigación era proporcionar un esbozo de línea creativa y funcionamiento de una aplicación móvil elaborada al amparo de algunas de las conclusiones previas en torno a un grupo de conductores y sistema de protección y retención específico. La aplicación se diseñó teniendo en cuenta la experiencia de la empresa Social Noise en campañas exitosas como *Ruta 0,0*³³ tomando en consideración que el uso incorrecto de los sistemas de retención está comúnmente asociado a la pérdida del automatismo que implica subir al coche y ponerse el cinturón de seguridad o SRI en el caso de los niños. Por consiguiente el diseño de la aplicación debía ser práctico, sencillo y efectivo además de favorecer la interiorización de buenas prácticas de uso del cinturón de seguridad. Para ello resultaba imprescindible que la aplicación aportara contenidos interactivos y, en definitiva, fuera lo suficientemente atractiva, gratificante y, por tanto, susceptible de convertirse en una herramienta habitual en los desplazamientos del grupo de interés.

El diseño de la aplicación móvil que proponemos se basa en las siguientes características resumidas:

- Dirigida a grupos de conductores que no utilizan o realizan un mal uso del cinturón de seguridad.
- Basada en las características sociodemográficas y socioculturales detectadas en función de los distintos perfiles de riesgo.
- Fomentar la interiorización del uso del cinturón como primera medida cuando se va a conducir.
- Aportar contenidos útiles a los conductores con el fin de convertirse en una herramienta útil para la conducción.

La aplicación comienza con una **Pantalla de Inicio (Figura 4)** que aparecerá durante los breves segundos que tarda en cargarse. La **Pantalla de Bienvenida (Figura 5)** explicará su funcionamiento manteniendo en todo momento los criterios y registros amenos y cercanos (*friendly*) para fomentar su uso, identificación y cercanía con la misma.

³³ Cuyas características describimos anteriormente en el capítulo «Los modelos de salud y las nuevas tecnologías (e-health)»



Figura 4: Pantalla de Inicio



Figura 5: Pantalla de Bienvenida

Una vez dentro del vehículo, y antes de comenzar la marcha, la aplicación permitirá sacar una foto a través de la **Pantalla Cámara-Cinturón** (Figura 6). Deslizando el dedo se podrá hacer una foto con el cinturón puesto, con lo que se fomenta el automatismo de subirse al coche y ponerse el cinturón de seguridad. Cada vez que las personas saquen una foto con el cinturón de seguridad puesto acumularán puntos canjeables por distintos incentivos. A través de la configuración de la aplicación, estas fotos podrán ser personalizadas y compartidas en las redes sociales tales como Facebook o Twitter y progresivamente conformar comunidades de usuarios, a través de la práctica de compartir este y otros tipos de información.



Figura 6: Pantalla "cámara cinturón" (I)



Figura 7: Pantalla "cámara cinturón" (II)



Figura 8: Pantalla Mapa (I)

Como hemos visto en esta investigación, y lo demuestra la experiencia con la campaña *Ruta 0,0*, las personas tienden a compartir los viajes que hacen. Este tipo de práctica se incentivaría otorgando puntos a quienes lo hicieran. En el caso de ignorarse este paso, el móvil detectará el movimiento del coche y comunicará al conductor que está conduciendo sin cinturón (Figura 7). Esta alerta no permitirá utilizar la aplicación hasta que no cumpla con el requisito de sacarse una foto con el cinturón puesto y el coche detenido.

Opciones de menú programables



Figura 9: Pantalla Mapa (II)

Una vez que el móvil reconozca la foto de la persona con el cinturón puesto, la aplicación abrirá una **Pantalla Mapa** (Figuras 8 y 9), que funciona como un GPS, con distintos contenidos añadidos que podrán ir incorporándose posteriormente en base a las necesidades, requerimientos o intereses detectados de las personas usuarias. También permitirá emitir mensajes interactivos a las personas mientras conducen, seleccionados en base a su geolocalización y teniendo en cuenta la información que actualmente prestan algunos servicios de GPS tales como ubicación de *puntos negros*, zonas de alta siniestralidad, proximidad de Colegios, etc.

Esta pantalla no permitirá la interacción y será la que el conductor vea mientras avanza en su ruta. Los mensajes interactivos podrán seleccionarse en base a posibles opciones de configuración. Por ejemplo, se podría solicitar que la persona introduzca algunos datos personales a través de los cuales segmentar los mensajes que mostrara la pantalla. Al pulsar el menú se podrá entrar en otras opciones de la aplicación, como estadísticas, catálogo o estado.



Figura 10: Pantalla Estadísticas

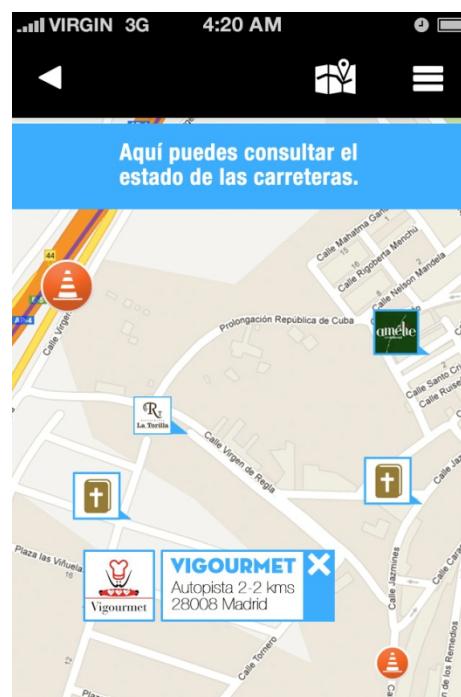


Figura 11: Estado de las Carreteras

Dentro de estas opciones, la **Pantalla de Estadísticas (Figura 10)** proporcionará información sobre el tiempo conducido, la distancia recorrida así como la velocidad media. Se podrá seleccionar el modelo de coche en el perfil de cada usuario de forma que la aplicación, por ejemplo, informe acerca del consumo medio de combustible. Al igual que en el caso anterior, las personas se muestran más predispuestas a facilitar información de carácter personal cuando encuentran que cada dato es utilizado por la aplicación para dar una mejor experiencia de usuario. Por ello resulta fundamental que cada dato de carácter personal solicitado revierta en una mayor capacidad de la aplicación para mejorar la experiencia de las personas que hacen uso de ella. Además, todos estos datos se tendrán en cuenta y acumularán puntos de cara a la obtención de premios e incentivos, procurando reducir aún más cualquier reticencia por parte de los usuarios.

Continuando con el ejemplo de las estadísticas de conducción, se favorecerá a su vez otras buenas conductas al volante, como puede ser una conducción que ahorre combustible o que mantenga una velocidad media deseada para la ruta recorrida.

La **Pantalla Estado de las Carreteras (Figura 11)** ofrecerá información contextual del lugar por el que está transitando. En un radio de 50 km. se podrá saber si hay un restaurante, una iglesia, si en la carretera se ha producido un accidente o embotellamiento y todo tipo información de interés que sea posible incorporar a través de la geolocalización como es el caso de los **puntos negros**.

La importancia de esta pantalla reside en la posibilidad de emitir mensajes *mixtos*, que proporcionen información contextual y de utilidad a las personas al mismo tiempo que emite mensajes clave destinados a una mejora en los hábitos de conducción identificados a partir de los datos facilitados por el propio usuario en la interacción con la aplicación.



Finalmente, con las **Pantallas de catálogo** (Figura 11) y **Pantalla Cupón** (Figura 12) los usuarios podrán tener acceso a los incentivos ofrecidos a través de programas de puntos, pudiendo canjear los mismos desde el propio termina para facilitar su uso y de este modo ayudar a generar el automatismo de ponerse el cinturón y otros hábitos seguros de conducción como pueden ser las velocidades medias o el tiempo de conducción ininterrumpida.



Figura 12: Pantalla "cupones"(I)



Figura 13: Pantalla "cupones"(II)

Por tanto, el objetivo de la aplicación es ofrecer una serie de servicios y valores añadidos a las personas **que permitan a la DGT emitir mensajes dentro de un ámbito cercano y familiar a las personas usuarias de la aplicación**, en un contexto que resulte útil para un abanico de posibilidades dentro de las que se puedan incluir **mensajes clave que incentiven conductas seguras en la conducción**.

El diseño de esta investigación ha permitido conocer las características sociodemográficas de los grupos de riesgo además de sus intereses y grados de identificación con distintos grupos y prácticas que permitan captar la atención hacia el uso de la aplicación. En concreto, dependiendo de los datos ingresados en la aplicación, los conductores usuarios podrían elegir que sean unos personajes famosos u otros quienes emitieran mensajes, o informar de la proximidad a algún centro de interés o programa radiofónico. Ahora sabemos que los dos grupos de alto riesgo en lo referente al uso del cinturón de seguridad tienen una mayor preferencia por personajes y músicos famosos (*celebrities*) y medios de comunicación masivos y sujetos a modas hegemónicas (*mainstream*). Consecuentemente los mensajes e incentivos que emitiera la aplicación dirigida a estos grupos de riesgo tendrían que tener en cuenta estas características socioculturales. Asimismo el diseño flexible de la aplicación permitiría adaptar dichos mensajes y estrategias en base a nuevas necesidades o datos que se fueran recabando.



RECOMENDACIONES

La perspectiva sociocultural y la seguridad vial

Los estudios que permiten comprender los diferentes niveles de gravedad de los accidentes de tráfico (unas personas resultan ilesas o ligeramente lesionadas y otras fallecen o tienen mayor probabilidad de fallecer) en relación a la procedencia socioeconómica y cultural de los accidentados son escasos o inexistentes en nuestro país. Esta investigación recomienda abordar aspectos centrales de la seguridad vial, como el uso de los sistemas de retención y protección, a partir de una perspectiva que combine el estudio de las variables sociodemográficas básicas (edad, género, hábitat), los distintos niveles de exposición al riesgo y el estudio de las principales dimensiones socioeconómicas y culturales de los grupos inseguros. Este enfoque invita por tanto a considerar la procedencia sociocultural y económica de los grupos de mayor riesgo a la hora de establecer políticas preventivas en torno a la seguridad vial. De este modo, cuando intentamos identificar los perfiles de conductores con mayor prevalencia de conductas de riesgo relacionadas con los sistemas de retención y protección también obtenemos información sobre la mayor o menor cercanía de estos grupos a zonas de precariedad o vulnerabilidad social (MacFarland, 2004; Scott, 1990; Shin *et al.*, 1999; Wells *et al.*, 2002). Por lo tanto entendemos que cualquier medida preventiva dirigida a grupos de riesgo en zonas de vulnerabilidad o inestabilidad social debe estar en sintonía con políticas sociales de mayor envergadura (Bourdieu, 1991; 1997).

El uso de las redes sociales permite desarrollar análisis más comprensivos y naturalistas

La sociedad española presenta uno de los mayores niveles de receptividad y capacidad de influencia de las marcas y de los amigos en las redes sociales en el contexto europeo (Porter Novellis, 2011; Gordo, Finkel y Garcés, 2012). La fuerte penetración de las redes sociales en la sociedad española y, en particular, de Facebook (85% de los internautas), ofrece la posibilidad de comprender los gustos, hábitos de consumo y ocio de grupos poblacionales concretos. El presente estudio ha intentado profundizar en las estrategias de comunicación en las redes sociales para su posterior incorporación en el diseño y desarrollo de campañas de sensibilización e intervención en materia de seguridad vial, siendo ésta una de las recomendaciones centrales derivadas del presente estudio.

Desde esta perspectiva proponemos una metodología de trabajo basada, por una parte, en la información aportada por investigaciones y estudios oficiales sobre conductores que no utilizan o hacen un mal uso de los sistemas de protección y retención, y por otra, en los datos procedentes de las redes sociales espontáneamente producidos por los propios usuarios. Recomendamos profundizar en este tipo de técnicas no intrusivas de producción de datos en estudios que vinculen y establezcan correspondencias entre las características sociales, demográficas o situacionales de los grupos (estudios, edad media, situación laboral, actitudes respecto a la conducción, frecuencia de conducción, etc.) y los patrones de gusto y

consumo (materializados en selecciones concretas a través de las redes sociales) entendidos como indicadores de los patrones culturales y estilos de vida.

Marketing social y políticas de seguridad vial

La incorporación de las redes sociales a la investigación y su posterior aplicación en el marco de políticas públicas puede facilitar el desarrollo estrategias de sensibilización e intervención propias de la comunicación y el marketing social. Por ejemplo, se puede establecer una mayor identificación entre los conductores y los organismos oficiales implicados en la seguridad vial (*identidad de marca*). Para ello resulta imprescindible fomentar la participación de los grupos sociales con mayores niveles de exposición al riesgo en las campañas de sensibilización y en la implementación de nuevas medidas en materia de seguridad vial. En otros términos, resulta imprescindible procurar una mayor identificación, participación y complicidad de los distintos grupos sociales y sus distintos niveles de exposición al riesgo con las estrategias y campañas de concienciación así como con los organismos implicados en la seguridad vial (*branding*).

Abandonar la perspectiva del “conductor medio” y los “grupos de riesgo”

El modelo social del que hemos partido en esta investigación propugna una comprensión más amplia de las características socioculturales que intervienen y median las actitudes y estilos de conducción de los diferentes sectores sociales. Asimismo creemos recomendable repensar las lógicas basadas en grupos de riesgos y, en sintonía con la recomendación derivada del estudio SARTRE4 (2012: 44), empezar a atender a dinámicas de educación y sensibilización dirigidas a la población en general en lugar de centrarse únicamente en campañas destinadas a grupos de riesgo. Semejante recomendación podría parecer en un principio contraria a los supuestos de partida del enfoque sociocultural, no obstante, cuando desplazamos el plano de análisis desde la seguridad vial al paradigma de la movilidad, y entendemos la movilidad como parte inherente a los procesos de estructuración social, esta postura cobra mayor fuerza.



BIBLIOGRAFÍA

- APLUS/IDIADA (2010): *Estudio piloto para el análisis de la exposición al riesgo de los diferentes colectivos de motoristas a partir de los datos de la investigación en profundidad de accidentes y km. recorridos*, Madrid, Dirección General de Tráfico
- ALONSO, F., ESTEBAN, C., CALATAYUD, C. Y ALAMAR, B. (2009): *Los niños, las ciudades y la seguridad vial: una visión a partir de la investigación*, Madrid, Attitudes
- BADEA ROMERO, A. (2011): *Indicadores de nivel de seguridad, definición, clasificación y sistemas de obtención*. Temario Específico de la ESTT - OEP 2011. Parte Común: Seguridad Vial. Tema 24. Madrid, Dirección General de Tráfico
- BOURDIEU, P. (1991): *La Distinción. Criterios y bases sociales del gusto*, Madrid, Taurus
- BOURDIEU, P. (1997): *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*, Barcelona, Anagrama
- COMISIÓN DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE (2012): *Las principales cifras de la Siniestralidad Vial, España 2011*, Madrid, Dirección General de Tráfico. Disponible en: http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/prensa_campanas/notas_prensa/NotasDePrensa0195.pdf
- CONSULTRANS (2008): *Estudio sobre el uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil en turismos y furgonetas y del teléfono móvil en conductores/as en el territorio español*, Madrid, Dirección General de Tráfico
- DEL POZO, FERRERAS y PÉREZ (2008): *Proyecto DROJNET. Cooperación Interregional Transfronteriza para desarrollo de Servicio de Información sobre las drogas interactivo y adaptado al público joven*. Gobierno de La Rioja
- DGT (2011). *Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020*. Madrid: Ministerio del Interior. Dirección General de Tráfico. Disponible en: www.revistatraficoysseguridadvial.es/interactiva_206/ESV1120_V13.pdf. Último acceso: junio, 2011.
- (2012a): *Balance de Seguridad Vial 2011*. Disponible en: http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/prensacampanas/notas_prensa/NotasDePrensa0152.pdf. Último acceso: septiembre 2012.
- (2012b): *Campaña para promocionar el uso del cinturón de seguridad*. Disponible en: http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/prensa_campanas/notas_prensa/NotasDePrensa0187.pdf. Último acceso: noviembre 2012
- FACTOR, R., MAHALEL, D., YAIR G. (2007): The social accident: A theoretical model and a research agenda for studying the influence of social and cultural characteristics on motor vehicle accidents. *Accident Analysis and Prevention*; 39(5):914–921.
- (2008): Inter-group differences in road-traffic crash involvement, *Accident Analysis and Prevention*, 40.
- FACTOR, R., YAIR, G., Y MAHALEL, D. (2010): Who by Accident? The Social Morphology of Car Accidents, *Risk Analysis*, Vol. 30, No. 9
- FARAPI (2007): *Siniestralidad Vial, velocidad y masculinidad. Incidencia de la masculinidad en la conducción temeraria*. Diputación Foral de Gipuzkoa.



- FERNÁNDEZ, M., BAEZA, C. (2006): *Seguridad Vial para trabajadores motoristas*, Madrid, Asociación de Especialistas en Prevención y Salud Laboral
- FUNDACION MAPFRE (2009): *Estudio sobre niños y seguridad realizado en la comunidad de Madrid*, Madrid. Instituto de Seguridad Vial
- FUNDACIÓN MUTUA MADRILEÑA (2009): *I Estudio de siniestralidad vial en motocicletas*, Madrid
- GORDO, A., PARRA, P., HEIBER, R., (2011): *Campaña interactiva de prevención de accidentes: quetemueve.org*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid.
- GORDO, A., PARRA, P. D'ANTONIO, S. (2012): *Acercamiento a las prácticas de consumo no disociado desde los entornos y redes sociales de pertenencia y sociabilidad*. Dirección General de Tráfico (en prensa)
- GORDO, FINKEL Y GARCÉS, 2012: *Female Lab: estrategias de inclusión de las mujeres en las redes sociales*, Madrid, Social Noise.
- GROSSETETE, M. (2011) : La « sécurité routière » au radar des inégalités sociales. Codage et décodages d'un problème public », *Bulletin Amades*. Disponible en <http://amades.revues.org/index1143.html>. Último acceso: diciembre 2011
- HASSELBERG, M., VAEZ, M., LAFLAMME, L., (2005): Socioeconomic aspects of the circumstances and consequences of car crashes among young adults, *Social Science & Medicine*, 60, 287–295
- IKERFEL/DGT (2012): *Perfiles de conductores de motocicletas*. SARTRE 4. Madrid, Dirección General de Tráfico (en prensa)
- IRTAD (2012): Road Safety Annual Report 2011, International Traffic Safety Data and Analysis Group, OECD disponible en http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estudios_informes/11IrtadReport.pdf
- KULHMANN, (2012): *Social Media for Wordpress*, Beginner's Guide, Birmingham: Packt Publishing
- LINEA DIRECTA/INTRAS (2007): *Colisiones entre vehículos de dos ruedas y turismos*, Madrid.
- LÓPEZ ARAUJO, B., OSCA SEGOVIA, A. (2007): Factores explicativos de la accidentalidad en jóvenes: un análisis de la investigación, *Revista de Estudios de Juventud*, nº 79
- LUPTON, D. (2006): The sociology of risk". In Mythen, G. and Walklate, S. (eds), *Beyond the Risk Society: Critical Reflections on Risk and Human Security*. Maidenhead: Open University Press, pp.11-24.
- MANSO, V. , CASTAÑO M. (2008) (Coordinadores): *Educación y Seguridad Vial. La aportación de los agentes sociales a la movilidad segura*, Madrid: Etrasa.
- MARTINEZ PEREZ, C. (2011): *Los niños y los mayores como colectivos vulnerables*. Temario Específico de la ESTT - OEP 2011. Parte Común: Seguridad Vial. Tema 13. Dirección General de Tráfico.
- MCFARLAND, DA. (2004): Resistance as a social drama: A study of change-oriented encounters. *American Journal of Sociology*, 109(6):1249–1318.
- MURRAY, A. (1998): The Home and School Background of Young Drivers Involved in Traffic Accidents, *en Accident Analysis & Prevention*, Vol. 30, Edición 2, pp. 169-182.



- OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (2010): *El impacto sobre la seguridad vial de la vigilancia y control de la normativa de tráfico, dirección general de tráfico*. Madrid, Dirección General de Tráfico. Disponible en http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estudios_informes/impacto.pdf
- (2011a): *La movilidad segura de los colectivos más vulnerables. La protección de peatones y ciclistas en el ámbito urbano*. Dirección Ana Blanco y Fernando Ruiz. Madrid, Dirección General de Tráfico.
Disponible en: [http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estudios_informes/La movilidad segura de los colectivos mas vulnerables.pdf](http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estudios_informes/La_movilidad_segura_de_los_colectivos_mas_vulnerables.pdf)
- (2011b): Indicadores de sistemas de seguridad y teléfono móvil 2010, Dirección General de Tráfico. Disponible en http://www.dgt.es/portal/es/seguridad_vial/estudios_informes/estudios_informes157.htm. Último acceso: 14 de octubre, 2012
- OCDE (2006): *Jóvenes conductores: El camino hacia la seguridad*. Paris, OCDE Publishing
- ONTSI (2012): *La sociedad en red*, Observatorio Nacional de las Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información
- OWYANG, J. (2008): Web Strategy: How companies will connect with customers using web technologies <http://www.web-strategist.com/blog/>
- PARKER, I. y GORDO A. (1998): Information rich/information poor society?, *International Workshop on the European Mental Health and Information Society Agenda*. Helsinki, junio 2008
- PEYTON, P. (2012): Emotion to Action?: Deconstructing the ontological politics of the “like” button, en T. Benski & E. Fisher (eds.) *The Internet & Emotions*. New York: Routledge. Disponible en <http://www.routledge.com/books/details/9780415819442/>
- PORTER NOVELLI (EUROPNSTYLES) (2012): *Los hombres son de twitter y la mujeres de facebook: Cómo los hombres y las mujeres difieren en el uso de medios sociales, y que prefieren de las marcas online*, 2012. Disponible en http://www.slideshare.net/Porter_Novelli/pn-estudio-social-mediahombrevsmujeresmay2012
- SARTRE 4 (2012): *European road users' risk perception and mobility: The SARTRE 4 survey*. Julien Cestac, Patricia Delhomme & Jean-Pierre Cauzard (coordinadores): disponible en <http://www.attitudes-roadsafety.eu/>.
- SCOTT JC. (1990): *Domination and the Arts of Resistance: Hidden Transcripts*. New Haven, CT: Yale University Press
- SEGUÍ-GÓMEZ M., ARREGUI-DALMASES, DEL POZO DE DIOS, LÓPEZ-VALDÉS (2009a). *Risk factors for severe injuries among front seat occupants in side crashes*. American Public Health, Association 137th. Annual Meeting and Expo. Philadelphia, Pennsylvania,



- SEGUI-GOMEZ M., LOPEZ-VALDES FJ, CRANDALL JR (2009b): *Characterizing the distribution of injury and injury severity for belted front seat occupants involved in frontal crashes*. Proceedings of the IRCOB Conference, York (UK)
- SHING, HONG L., WALDRON I. (1999): Possible causes of socioeconomic and ethnic differences in seat belt use among high school students. *Accident Analysis and Prevention*; 31:485–496.
- TORTOSA, F., BARJONET, P., CIVERA, C. (2003): Una historia de la psicología del tráfico y el transporte en Europa, *Anuario de Psicología*, vol. 34, 401-416.
- VAN GROVE (2011): “How social media is changing the NFL”, 20 agosto, 2011, <http://mashable.com/2011/08/20/nfl-social-media/>
- WELLS JK, WILLIAMS AF, FARMER CM (2002): Seat belt use among African Americans, Hispanics, and whites. *Accident Analysis and Prevention*, 2002; 34(4):523–529.
- ZAMBON, F., HASSELBERG, M., (2006): Socioeconomic differences and motorcycle injuries: Age at risk and injury severity among young drivers. A Swedish nationwide cohort study, *Accident Analysis and Prevention*, 38, 1183–1189



ANEXO I: PROPUESTA DE ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE PERFILES DE RIESGO EN MOTORISTAS (SARTRE4)

Para lograr una mejor contextualización de los datos obtenidos a través del trabajo de campo el equipo de investigación tuvo acceso a la muestra española base de datos SARTRE4. Gracias a ello se ha podido contextualizar y enriquecer la investigación. En este Anexo presentamos algunos de los análisis y tablas desarrollados para realizar esta investigación.

Respecto al **alcohol**, la pregunta MC10 permite su reducción mediante análisis factorial en un factor que denominaremos “Actitud no alcohólica” y que explica el 83% de la varianza de las 4 variables.

KMO y prueba de Bartlett		
Medida de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin.		,802
Prueba de esfericidad de Bartlett	Chi-cuadrado aproximado	1542,982
	Gl	6
	Sig.	,000

Varianza total explicada			
Componente	Sumas de las saturaciones al cuadrado de la extracción		
	Total	% de la varianza	% acumulado
1	3,332	83,310	83,310

Método de extracción: Análisis de Componentes principales.

Con **velocidad** elaboramos el “factor exceso de velocidad” a través de la variable MC03 que explica el 78% de la información de las 4 preguntas sobre exceso de velocidad.

KMO y prueba de Bartlett		
Medida de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin.		,813
Prueba de esfericidad de Bartlett	Chi-cuadrado aproximado	1154,402
	Gl	6
	Sig.	,000



Varianza total explicada			
Componente	Sumas de las saturaciones al cuadrado de la extracción		
	Total	% de la varianza	% acumulado
1	3,147	78,681	78,681

Método de extracción: Análisis de Componentes principales.

En referencia a los sistemas de protección (casco), las preguntas MC06 y MC08 (sin la MC08d que se refiere a otros) permiten un análisis factorial pero para dos componentes. En este caso los resultados son algo menos fiables ya que solo se explica el 57% de la varianza de las 8 variables.

KMO y prueba de Bartlett		
Medida de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin.		,661
Prueba de esfericidad de Bartlett	Chi-cuadrado aproximado	1414,928
	Gl	28
	Sig.	,000

Varianza total explicada						
Componente	Sumas de las saturaciones al cuadrado de la extracción			Suma de las saturaciones al cuadrado de la rotación		
	Total	% de la varianza	% acumulado	Total	% de la varianza	% acumulado
1	2,871	35,885	35,885	2,757	34,467	34,467
2	1,730	21,623	57,508	1,843	23,041	57,508

Método de extracción: Análisis de Componentes principales.

La matriz de componentes rotados nos indican qué reflejan cada uno de los componentes con respecto a las variables (preguntas) iniciales.

Matriz de componentes rotados(a)		
	Componente	
	1	2
P.MC06A.-CUANDO CONDUCE UNA MOTO CON QUE FRECUENCIA SE PONE EL CASCO EN AUTOPISTA	,898	-,074
P.MC06B.-CUANDO CONDUCE UNA MOTO CON QUE FRECUENCIA SE PONE EL CASCO EN CARRETERA CONVENCIONALES	,932	-,037
P.MC06C.-CUANDO CONDUCE UNA MOTO CON QUE FRECUENCIA SE PONE EL CASCO EN CARRETERAS SECUNDARIAS	,788	,176
P.MC06D.-CUANDO CONDUCE UNA MOTO CON QUE FRECUENCIA SE PONE EL CASCO EN ZONAS URBANAS	,658	,280
P.MC08E.-SÓLO LLEVO CASCO PORQUE ES OBLIGATORIO	,121	,730
P.MC08A.- EN LA MAYORIA DE LOS ACCIDENTES, EL CASCO REDUCE EL RIESGO DE HERIDAS GRAVES DE CONDUCTOR Y PASAJERO	-,114	-,395



Matriz de componentes rotados(a)

	Componente	
	1	2
P.MC08B.-SI SE CONDUCE CON CUIDADO, REALMENTE NO ES NECESARIO ABROCHARSE CORRECTAMENTE EL CASCO.	-,025	,646
P.MC08C.-ME GUSTA CONDUCIR UNA MOTO SIN PONERME EL CASCO	,003	,787

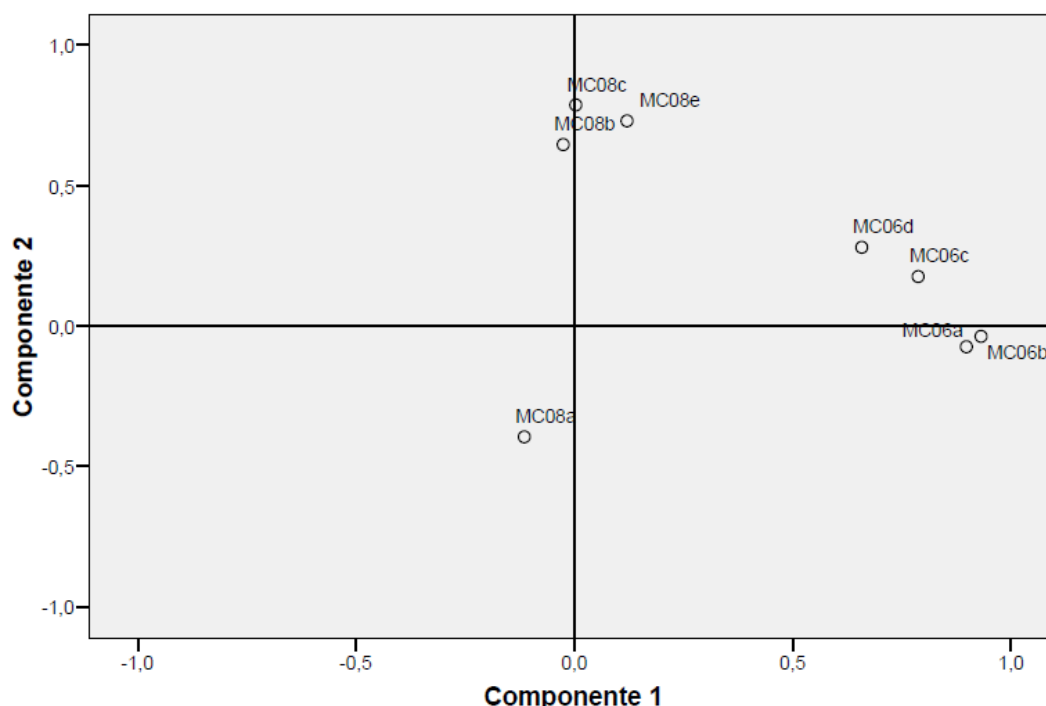
Método de extracción: Análisis de componentes principales.

Método de rotación: Normalización Varimax con Kaiser.

a La rotación ha convergido en 3 iteraciones.

El 1er componente refleja el uso habitual (convencido) del casco (sistemas de protección) y el 2do componente refleja el rechazo al uso del casco o riesgo o muestra uso esporádico e infrecuente (falta de gusto e interés aunque, en ocasiones, adhesión por obligatoriedad pero no por creencia). Aquí se observa la distribución de las variables (preguntas) sobre los dos ejes de los dos componentes. Cuanto más pegados a los ejes mejor funciona la reducción:

Gráfico de componentes en espacio rotado



Faltaría una factorización final para las preguntas sobre estilos de conducción o interacción con los otros usuarios (sección VII). Introducimos en un análisis factorial de componentes principales las variables de la pregunta MC21 (7 variables) y MC23 (4 variables) que reflejan las actitudes y estilos de conducción obteniendo dos factores que explican el 88% de la varianza de 11 variables:



Varianza total explicada						
Componente	Sumas de las saturaciones al cuadrado de la extracción			Suma de las saturaciones al cuadrado de la rotación		
	Total	% de la varianza	% acumulado	Total	% de la varianza	% acumulado
1	8,670	78,819	78,819	5,774	52,494	52,494
2	1,062	9,651	88,471	3,957	35,977	88,471

Método de extracción: Análisis de Componentes principales.

Matriz de componentes rotados(a)		
	Componente	
	1	2
P.MC21A.-CUANDO CONDUCE UNA MOTOCICLETA CON QUE FRECUENCIA SE ACERCA DEMASIADO AL VEH?CULO QUE VA DELTANTE.	,483	,840
P.MC21B.-CUANDO CONDUCE UNA MOTOCICLETA CON QUE FRECUENCIA CEDE EL PASO A LOS PEATONES	,331	,811
P.MC21C.-CUANDO CONDUCE UNA MOTOCICLETA CON QUE FRECUENCIA CEDE EL PASO A LOS PEATONES EN UN PASO DE PEATONES SE?ALIZADO	,483	,840
P.MC21D.-CUANDO CONDUCE UNA MOTOCICLETA CON QUE FRECUENCIA PASA CON EL SEM?FORO EN ?MBAR	,825	,510
P.MC21E.-CUANDO CONDUCE UNA MOTOCICLETA CON QUE FRECUENCIA ADELANTA CUANDO CREE QUE TIENE EL ESPACIO JUSTO	,825	,510
P.MC21F.-CUANDO CONDUCE UNA MOTOCICLETA CON QUE FRECUENCIA DA LAS LUCES, O TOCA EL CLAXON, ENFADADO	,225	,800
P.MC21G.-CUANDO CONDUCE UNA MOTOCICLETA CON QUE FRECUENCIA USA EL SISTEMA TELEF?NICO DEL CASCO	,825	,510
P.MC23A.-CUANDO CONDUCE UNA MOTOCICLETA, ?EN QUÉ GRADO CREE QUE ES PELIGRO ZIGZAGUEAR ENTRE LOS COCHES CUANDO EL TR?FICO ES DENSO EN ?REA URBANA	,751	,433
P.MC23B.-CUANDO CONDUCE UNA MOTOCICLETA, ?EN QUÉ GRADO CREE QUE ES PELIGRO ZIGZAGUEAR ENTRE LOS COCHES EN AUTOPISTA?	,920	,307
P.MC23C.-CUANDO CONDUCE UNA MOTOCICLETA, ?EN QUÉ GRADO CREE QUE ES PELIGRO ADELANTAR ENTRE CARRILES EN AUTOPISTA DE CIRCUNVALACI?N	,920	,307
P.MC23D.-CUANDO CONDUCE UNA MOTOCICLETA, ?EN QUÉ GRADO CREE QUE ES PELIGRO ADELANTAR UN VEH?CULO POR LA DERECHA	,920	,307

Método de extracción: Análisis de componentes principales.

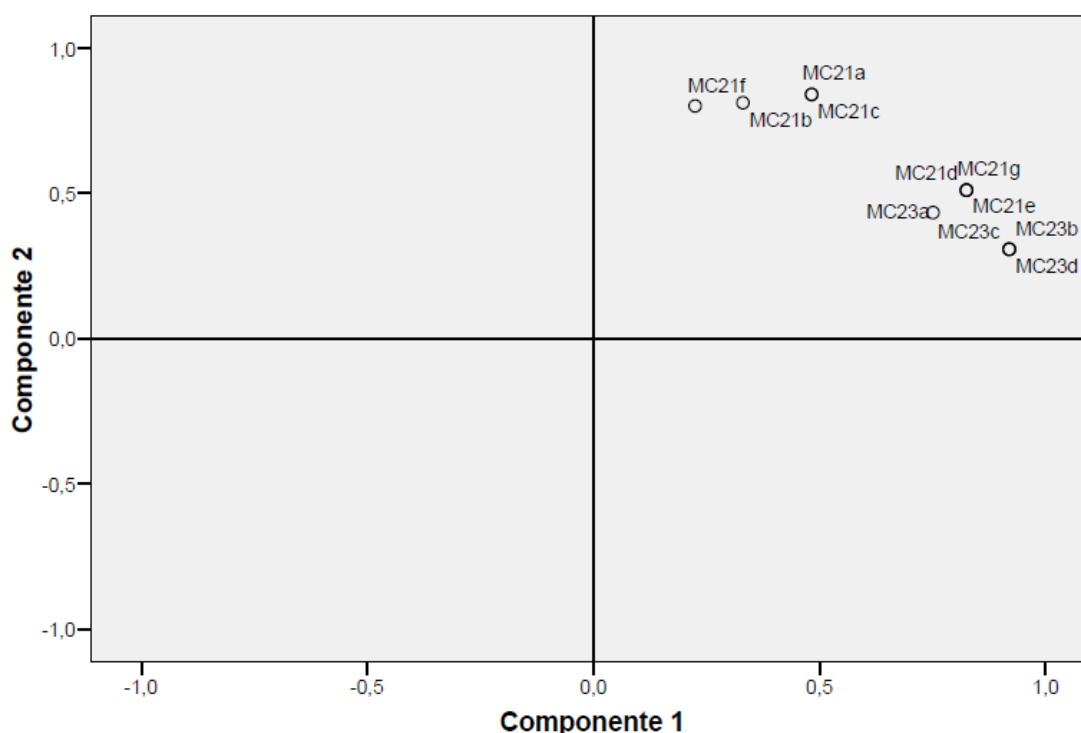
Método de rotación: Normalización Varimax con Kaiser.

a La rotación ha convergido en 3 iteraciones.

Pueden interpretarse los componentes o factores de la siguiente forma. El 1er componente refleja la conducción agresiva o temeraria (adelantar por la derecha, zigzaguar entre coches, adelantar entre carriles, dar luces y tocar el claxon enfadado, etc.). Mientras, el 2do componente indica una conducción más moderada o respetuosa (cesión de paso a peatones, uso del sistema telefónico del casco, etc.).



Gráfico de componentes en espacio rotado



Con ello tenemos entonces 6 factores que explicarían o resumirían 27 variables diferentes:

F1 (alcohol), F2 (Exceso de velocidad), F3 (uso casco/protecciones), F4 (no uso casco/protecciones), F5 (interacción agresiva/temeraria) y F6 (interacción moderada/respetuosa).

Aplicamos ahora la técnica de conglomerados. Pero como trabajamos con variables cuantitativas o métricas usaremos el método de K-Medias que además permite indicar el número de clusters buscado aproximado. Aplicado solo a uno de los factores encontramos que los únicos factores que discriminan un grupalmente son los factores «No uso de casco/protección» y «Exceso de velocidad». Ahora con ellos dos aplicamos el análisis de conglomerados. Y obtenemos nuevamente 3 grupos o conglomerados:

Número de casos en cada conglomerado			
Conglomerado	1 (34%)	132,000	
	2 (51%)	199,000	
	3 (15%)	59,000	
Válidos		390,000	
Perdidos		6,000	
Centros de los conglomerados finales			
	Conglomerado		
	1	2	3
Factor No uso casco / protección	,44716	,28594	-1,96487
Factor Exceso velocidad	1,06213	-,68879	,02294

**CONGLOMERADO 1: Aquellos que usan el casco pero no perciben tan claramente el exceso de velocidad (propio o ajeno)**

P.SQ2.-SEXO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Hombre	112	84,8	84,8	84,8
	Mujer	20	15,2	15,2	100,0
	Total	132	100,0	100,0	
P.SQ3a.-EDAD					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	De 16 a 24 años	8	6,1	6,1	6,1
	De 25 a 34 años	29	22,0	22,0	28,0
	De 35 a 44 años	44	33,3	33,3	61,4
	De 45 a 54 años	31	23,5	23,5	84,8
	De 55 a 64 años	13	9,8	9,8	94,7
	65 y m?s años	7	5,3	5,3	100,0
	Total	132	100,0	100,0	
P.SQ4.-OCUPACIÓN					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Agricultor, pescador	1	,8	,8	,8
	Profesional liberal: abogado, contable, etc	4	3,0	3,0	3,8
	Empresario-comerciante propietario de tienda, artesano prop.	30	22,7	22,7	26,5
	Trabajador manual (obrero)	45	34,1	34,1	60,6
	Oficinista, funcionario	26	19,7	19,7	80,3
	Mandos medios, profesionales en período de formación	5	3,8	3,8	84,1
	Mandos superiores, ejecutivos, directivos	4	3,0	3,0	87,1
	Jubilado	8	6,1	6,1	93,2
	Ama de casa, sin otro tipo de empleo	1	,8	,8	93,9
	Estudiante, servicio militar	6	4,5	4,5	98,5
	Desempleado	2	1,5	1,5	100,0
	Total	132	100,0	100,0	



P.MC28?QUÉ TIPO DE MOTOCICLETA CONDUCE NORMALMENTE?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Callejera convencional - <i>naked</i>	18	13,6	14,0	14,0
	Deportiva	24	18,2	18,6	32,6
	<i>Touring</i> - Rutas	15	11,4	11,6	44,2
	<i>Touring</i> - Enduro	18	13,6	14,0	58,1
	Chopper, <i>cruiser</i> o custom	17	12,9	13,2	71,3
	<i>scooter</i>	37	28,0	28,7	100,0
	Total	129	97,7	100,0	
Perdidos	99999	2	1,5		
	Sistema	1	,8		
	Total	3	2,3		
Total		132	100,0		

P.CO10.-¿EN CUAL DE LAS SIGUIENTES CATEGORÍAS SE ENCUENTRA?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Soltero/a	39	29,5	30,0	30,0
	Viviendo pareja	20	15,2	15,4	45,4
	Casado/a	64	48,5	49,2	94,6
	Separado/a o divorciado/a	7	5,3	5,4	100,0
	Total	130	98,5	100,0	
Perdidos	99999	2	1,5		
Total		132	100,0		

P.CO11.-TIENE HIJOS

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Sí	73	55,3	55,3	55,3
	No	57	43,2	43,2	98,5
	99999	2	1,5	1,5	100,0
	Total	132	100,0	100,0	

P.CO13 ESTUDIOS

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Estudios primarios EGB	42	31,8	32,3	32,3
	Estudios secundarios (FP/BUP o similar)	62	47,0	47,7	80,0
	Estudios superiores	26	19,7	20,0	100,0
	Total	130	98,5	100,0	
Perdidos	99999	2	1,5		
Total		132	100,0		



P.C014 ZONA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Rural / pueblo	50	37,9	37,9	37,9
	Ciudad pequeña	24	18,2	18,2	56,1
	Zona residencial / afueras de la ciudad	4	3,0	3,0	59,1
	Urbana / ciudad / ciudad grandes	54	40,9	40,9	100,0
	Total	132	100,0	100,0	

CONGLOMERADO 2: Aquellos que también se muestran usuarios habituales de casco (98% siempre) pero consideran que se cometen excesos de velocidad

P.SQ2.-SEXO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Hombre	156	78,4	78,4	78,4
	Mujer	43	21,6	21,6	100,0
	Total	199	100,0	100,0	
P.SQ3a.-EDAD					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	De 16 a 24 años	19	9,5	9,5	9,5
	De 25 a 34 años	45	22,6	22,6	32,2
	De 35 a 44 años	53	26,6	26,6	58,8
	De 45 a 54 años	51	25,6	25,6	84,4
	De 55 a 64 años	26	13,1	13,1	97,5
	65 y m?s años	5	2,5	2,5	100,0
	Total	199	100,0	100,0	
P.SQ4.-OCUPACIÓN					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Agricultor, pescador	3	1,5	1,5	1,5
	Profesional liberal: abogado, contable, etc	8	4,0	4,0	5,5
	Empresario-comerciante propietario de tienda, artesano prop.	26	13,1	13,1	18,6
	Trabajador manual (obrero)	51	25,6	25,6	44,2
	Oficinista, funcionario	42	21,1	21,1	65,3
	Mandos medios, profesionales en período de formación	26	13,1	13,1	78,4



	Mandos superiores, ejecutivos, directivos	10	5,0	5,0	83,4
	Jubilado	6	3,0	3,0	86,4
	Ama de casa, sin otro tipo de empleo	3	1,5	1,5	87,9
	Estudiante, servicio militar	14	7,0	7,0	95,0
	Desempleado	10	5,0	5,0	100,0
	Total	199	100,0	100,0	
P.MC28?QUÉ TIPO DE MOTOCICLETA CONDUCE NORMALMENTE?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Callejera convencional - <i>naked</i>	26	13,1	13,1	13,1
	Deportiva	11	5,5	5,6	18,7
	<i>Touring</i> - Rutas	39	19,6	19,7	38,4
	<i>Touring</i> - Enduro	28	14,1	14,1	52,5
	Chopper, <i>cruiser</i> o custom	26	13,1	13,1	65,7
	<i>scooter</i>	68	34,2	34,3	100,0
	Total	198	99,5	100,0	
Perdidos	Sistema	1	,5		
Total		199	100,0		
P.CO10.-¿EN CUAL DE LAS SIGUIENTES CATEGORÍAS SE ENCUENTRA?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Soltero/a	68	34,2	34,3	34,3
	Viviendo pareja	20	10,1	10,1	44,4
	Casado/a	97	48,7	49,0	93,4
	Separado/a o divorciado/a	13	6,5	6,6	100,0
	Total	198	99,5	100,0	
Perdidos	99999	1	,5		
Total		199	100,0		
P.CO11.-TIENE HIJOS					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Sí	101	50,8	50,8	50,8
	No	97	48,7	48,7	99,5
	99999	1	,5	,5	100,0
	Total	199	100,0	100,0	



P.C013 ESTUDIOS					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Estudios primarios EGB	48	24,1	24,4	24,4
	Estudios secundarios (FP/BUP o similar)	88	44,2	44,7	69,0
	Estudios superiores	60	30,2	30,5	99,5
	Ninguno	1	,5	,5	100,0
	Total	197	99,0	100,0	
Perdidos	99999	2	1,0		
Total		199	100,0		

P.C014 ZONA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Rural / pueblo	46	23,1	23,1	23,1
	Ciudad pequeña	43	21,6	21,6	44,7
	Zona residencial / afueras de la ciudad	10	5,0	5,0	49,7
	Urbana / ciudad grande	100	50,3	50,3	100,0
	Total	199	100,0	100,0	

CONLGOMERADO 3: Aquellos que no perciben especialmente el exceso de velocidad y les gusta conducir sin ponerse casco (aunque lo tengan que hacer).

P.SQ2.-SEXO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Hombre	49	83,1	83,1	83,1
	Mujer	10	16,9	16,9	100,0
	Total	59	100,0	100,0	

P.SQ3a.-EDAD					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	De 16 a 24 años	8	13,6	13,6	13,6
	De 25 a 34 años	13	22,0	22,0	35,6
	De 35 a 44 años	11	18,6	18,6	54,2
	De 45 a 54 años	16	27,1	27,1	81,4
	De 55 a 64 años	7	11,9	11,9	93,2
	65 y m?s años	4	6,8	6,8	100,0
	Total	59	100,0	100,0	



P.SQ4.-OCUPACIÓN					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Agricultor, pescador	4	6,8	6,8	6,8
	Profesional liberal: abogado, contable, etc	2	3,4	3,4	10,2
	Empresario-comerciante propietario de tienda, artesano prop.	8	13,6	13,6	23,7
	Trabajador manual (obrero)	13	22,0	22,0	45,8
	Oficinista, funcionario	7	11,9	11,9	57,6
	Mandos medios, profesionales en período de formación	5	8,5	8,5	66,1
	Mandos superiores, ejecutivos, directivos	2	3,4	3,4	69,5
	Jubilado	5	8,5	8,5	78,0
	Estudiante, servicio militar	10	16,9	16,9	94,9
	Desempleado	3	5,1	5,1	100,0
P.MC28?QUÉ TIPO DE MOTOCICLETA CONDUCE NORMALMENTE?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Callejera convencional - <i>naked</i>	10	16,9	17,2	17,2
	Deportiva	6	10,2	10,3	27,6
	<i>Touring</i> - Ruterías	5	8,5	8,6	36,2
	<i>Touring</i> - Enduro	12	20,3	20,7	56,9
	Chopper, <i>cruiser</i> o custom	5	8,5	8,6	65,5
	<i>scooter</i>	20	33,9	34,5	100,0
	Total	58	98,3	100,0	
Perdidos	Sistema	1	1,7		
P.CO10.-¿EN CUAL DE LAS SIGUIENTES CATEGORÍAS SE ENCUENTRA?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Soltero/a	21	35,6	36,2	36,2
	Viviendo pareja	5	8,5	8,6	44,8
	Casado/a	28	47,5	48,3	93,1
	Separado/a o divorciado/a	3	5,1	5,2	98,3
	Viudo/a	1	1,7	1,7	100,0
	Total	58	98,3	100,0	
Perdidos	99999	1	1,7		
P.CO11.-TIENE HIJOS					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Sí	38	64,4	64,4	64,4
	No	20	33,9	33,9	98,3
	99999	1	1,7	1,7	100,0
	Total	59	100,0	100,0	



P.C013 ESTUDIOS					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Estudios primarios EGB	17	28,8	30,4	30,4
	Estudios secundarios (FP/BUP o similar)	26	44,1	46,4	76,8
	Estudios superiores	13	22,0	23,2	100,0
	Total	56	94,9	100,0	
Perdidos	99999	3	5,1		

P.C014 ZONA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Rural / pueblo	21	35,6	35,6	35,6
	Ciudad pequeña	10	16,9	16,9	52,5
	Zona residencial / afueras de la ciudad	2	3,4	3,4	55,9
	Urbana / ciudad / ciudad grandes	26	44,1	44,1	100,0

COMPARATIVA CONGLOMERADOS: ¿QUÉ HACE PECULIARMENTE DIFERENTES A LOS TRES CONGLOMERADOS?

	LES GUSTA USAR CASCO	PERCIBEN EXCESO VELOCIDAD EN MOTORISTAS	CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES
CONGLOMERADO 1: usuarios de sistemas de protección no conscientes (motoristas con riesgo leve= 34%)	+	-	85% hombres. Más masculino. 35-44 años. Mediana edad. Trabajador manual, Empresario comerciante-propietario tienda y oficinista funcionario. <i>Scooter</i> y Deportiva 80% Estudios secundarios o menos. A medio camino grandes ciudades y rural.
CONGLOMERADO 2: usuarios de sistemas de protección conscientes (motoristas seguros= 51%)	+	+	78% hombres. Menos masculino. 35-44 y 45-54 años. Sesgo más maduro. Trabajador manual y oficinista funcionario. <i>Scooter</i> (34%) y <i>Touring</i> Ruterías. 75% Estudios Secundarios o Superiores. Mayoritariamente grandes ciudades.
CONGLOMERADO 3: no usuarios de sistemas de protección arriesgados (motoristas peligrosos =15%)	-	-	83% hombres. Más masculino. 25-34 y 45-54 años. Sesgo juvenil. Trabajador manual y Estudiante. <i>Scooter</i> (34%), <i>Touring</i> Enduro y Callejera convencional. 77% Estudios Secundarios o menos. A medio camino grandes ciudades y rural.

NOTA: '+' es 'sí' y '-' es 'no'



ANEXO II: CUESTIONARIOS

Cuestionario para conductores de coches

1.- Además del transporte público, dinos cómo y para qué te mueves

	Nunca	Muy ocasionalmente	A veces	Muy a menudo	Siempre
En Coche					
Para ir a trabajar					
Otros (ir a estudiar, viajes, gestiones/compras)					
En furgoneta					
Para ir a trabajar					
Otros (ir a estudiar, viajes, gestiones/compras)					

2.- Cuando conduces, ¿con qué frecuencia te pones el cinturón?

	Nunca	Muy ocasionalmente	A veces	Muy a menudo	Siempre
En autopistas/autovías					
En carreteras nacionales					
En carreteras secundarias					
En zona urbana					

3. Si llevas a un niño/s en el coche a un niño/s, ¿En qué situaciones llevan puesto el cinturón o dispositivo de retención infantil adecuado (cuco, silla-cesta o sillita)?

En alguna ocasión	
A menudo	
A veces	
Siempre	
No conduzco	
Nunca	
Nunca llevo niños	

4. ¿Dónde vives?

En un pueblo	
Una ciudad pequeña	
En las afueras (ciudad dormitorio)	
Una gran ciudad	

**5. ¿Tienes hijos?**

No tengo hijos	
1	
2	
3	

6. Estudios (concluidos o en curso)

	Tú	Madre	Padre
- Primarios			
- Secundarios (BUP, COU, ESO, Bachillerato, FP I, FP II)			
- Superiores			

7.- Situación laboral:

	Tú	Madre	Padre
- Contrato Indefinido			
- Autónomo			
- Contratos eventuales			
- Paro			
- Inactivo (estudiante/ama de casa/jubilado)			

8. Profesión (última actividad realizada en caso de estar actualmente en paro)

	Tú	Madre	Padre
- Trabajador manual no cualificado (albañil, limpiadores, ordenanzas, empleados domésticos)			
- Trabajador manual cualificado (electricistas, mecánicos) y pequeño autónomo			
-Personal administrativo (secretario oficina, administrativo, auxiliar bancario)			
-Trabajadores del comercio, el transporte y del sector servicios y comunicaciones.			
-Autónomo mediano, pequeño empresario			
-Empleado de la administración pública			
-Profesional cualificado (abogado, profesor, médico, analista, consultor y/o especialista en nuevas tecnologías y medios sociales)			
- Empresario, ejecutivos, directivos de Administraciones Públicas			
- Inactivo (estudiante/ama de casa/jubilado)			
-Otros			



9.- Sector de actividad

	Tú	Madre	Padre
-Construcción			
- Hostelería			
- Comercio			
-Industria			
-Agricultura			
-Transportes, servicios y comunicaciones			
- Administración, educación, sanidad y servicios sociales			
-Nuevas tecnologías, medios sociales y sector Tic			
-Inactivo (estudiantes/ama de casa/jubilado/a)			
-Otros			



Cuestionario para conductores de motocicletas

1. ¿Qué tipo de ciclomotor o motocicleta tienes?

<i>Naked</i>	
<i>Sport style</i>	
<i>Ruteras (touring style motorcycle)</i>	
<i>Touring endure</i>	
<i>Custom</i>	
<i>Scooter</i>	
<i>Scooter</i>	
<i>Ciclomotor</i>	

2.Cuál es la cilindrada de tu ciclomotor o motocicleta

<i>Hasta 50</i>	
<i>De 51 a 125</i>	
<i>De 126 a 250</i>	
<i>De 251 a 500</i>	
<i>De 501 a 1.000</i>	
<i>Más de 1.001</i>	

3. Dinos para qué te mueves

	Nunca	Muy ocasionalmente	A veces	Muy a menudo	Siempre
Ir a trabajar					
Otros					

4.- ¿Cuántos Kilómetros conduces al año ?

Menos de 3.000	
De 3001 6.000	
De 6.001 a 9.000 -	
De 9.001 a 16.000-	
4.5 Más de 16.001	

**5. Cuando conduces una motocicleta o ciclomotor, ¿con qué frecuencia te pones el casco?**

	Nunca	Muy ocasionalmente	A veces	Muy a menudo	Siempre
En autopistas/autovías					
En carreteras nacionales					
En carreteras secundarias					
En zona urbana					

6. ¿Dónde vives?

En un pueblo	
Una ciudad pequeña	
En las afueras (ciudad dormitorio)	
Una gran ciudad	

7. ¿Tienes hijos?

No tengo hijos	
1	
2	
3	

8. Estudios (concluidos o en curso)

	Tú	Madre	Padre
- Primarios			
- Secundarios (BUP, COU, ESO, Bachillerato, FP I, FP II)			
- Superiores			

9.- Situación laboral:

	Tú	Madre	Padre
- Contrato Indefinido			
- Autónomo			
- Contratos eventuales			
- Paro			
- Inactivo (estudiante/ama de casa/jubilado)			

**10 . Profesión (última actividad realizada en caso de estar actualmente en paro)**

	Tú	Madre	Padre
- Trabajador manual no cualificado (albañil, limpiadores, ordenanzas, empleados domésticos)			
- Trabajador manual cualificado (electricistas, mecánicos) y pequeño autónomo			
-Personal administrativo (secretario oficina, administrativo, auxiliar bancario)			
-Trabajadores del comercio, el transporte y del sector servicios y comunicaciones.			
-Autónomo mediano, pequeño empresario			
-Empleado de la administración pública			
-Profesional cualificado (abogado, profesor, médico, analista, consultor y/o especialista en nuevas tecnologías y medios sociales)			
- Empresario, ejecutivos, directivos de Administraciones Públicas			
- Inactivo (estudiante/ama de casa/jubilado)			
-Otros			

11.- Sector de actividad

	Tú	Madre	Padre
-Construcción			
- Hostelería			
- Comercio			
-Industria			
-Agricultura			
-Transportes, servicios y comunicaciones			
- Administración, educación, sanidad y servicios sociales			
-Nuevas tecnologías, medios sociales y sector Tic			
-Inactivo (estudiantes/ama de casa/jubilado/a)			
-Otros			

ANEXO III: BASES LEGALES

BASES DE LA PROMOCIÓN-SORTEO *ONLINE* Sistemas de Retención

SOCIAL NOISE, S.L.
Bases Legales del Sorteo: Sistemas de Retención

El presente Sorteo, Sistemas de Retención se desarrollará conforme a las siguientes,

BASES

1.- Consideraciones de carácter general.

La entidad SOCIAL NOISE, S.L. provista con CIF B-85822609, con domicilio social en C/ Santa Catalina N.º 4 , 28014 de Madrid, organiza, desarrolla y pone a disposición de los usuarios el Sorteo denominado Sistemas de Retención.

El presente Sorteo se desarrollará exclusivamente a través de Internet y, en concreto, en la URL <http://socialnoise.com/dgt/retencion/>.

La participación en el presente Sorteo es gratuita, no siendo necesaria la compra de producto alguno, ni el pago de cuota u otra cantidad por ningún concepto.

La participación en el presente Sorteo se regirá por lo dispuesto en el apartado “Condiciones de Participación”.

El hecho de participar en el presente Sorteo otorga a quien lo realiza la condición de participante, e implica la aceptación, sin reserva alguna, de las Bases contenidas en el presente documento.

2.- Objeto del Sorteo.

El objeto del presente Sorteo es un único premio valorado en 100 euros y que el ganador deba elegir entre los siguientes:

- EGO experiencia Free Style para 4 personas
- EGO experiencia Aventura Para Dos 2 personas
- Pioneer HDJ-500-W Auriculares DJ Blanco
- EGO experiencia Wellness Para 2 personas
- Tarjeta regalo de FNAC. Valor 100 €.
- Vale de 100€ para gastar en videojuegos
- Tarjeta regalo ZARA. Valor: 100 €.



EGO experience Placer Gourmet Para 2 personas.
EGO experiencia Escapada Natura. Para 2 personas.
EGO experiencia: Conducción de Deportivo en circuito

3.- Ámbito del Sorteo.

El presente Sorteo se convoca y se desarrollará exclusivamente en el ámbito del territorio español.

4.- Duración del periodo promocional del Sorteo.

El periodo promocional del presente Sorteo estará en vigor y se desarrollará desde las 17 horas del día 13 de diciembre de 2012, y hasta las 17 horas del día 19 de diciembre de 2012, ambos inclusive.

El Sorteo aleatorio, a través del cual será conocido el participante ganador, se realizará a través de un sistema informático aleatorio, en fecha 20 de diciembre de 2012, rigiéndose por lo dispuesto en el apartado “Criterios de determinación del ganador del Sorteo”.

Si por causas de fuerza mayor fuera preciso aplazar o modificar la duración del periodo promocional o la fecha de realización del sorteo aleatorio, o anular o repetir el sorteo, este hecho se notificará a los participantes en el sitio web <http://socialnoise.com/dgt/retencion/>.

Todo cambio o modificación en la duración del periodo promocional, o en la fecha de realización del Sorteo, tendrá el mismo grado de publicidad que las presentes Bases Legales.

5.- Condiciones de participación.

5.1.- Personas legitimadas para participar en el Sorteo.

Podrán participar en el Sorteo, y obtener el premio ofertado, las personas mayores de dieciocho (18) años, residentes en España y que, siendo usuarios registrados de la red social Facebook y cumplan fielmente la mecánica de participación en el Sorteo.

Se informa a los eventuales participantes en el presente Sorteo que, con el objetivo de cumplir con el requisito de edad mínima de participación (18 años cumplidos en el momento de participar en el Sorteo), la organización del Sorteo podrá requerir al ganador la exhibición de su DNI, NIE o Pasaporte, a fin de verificar el cumplimiento del requisito de edad mínima de participación.

En el supuesto de que el participante que resultare ganador no contara con 18 años de edad en el momento de participar en el Sorteo, no será susceptible de recibir el premio.



Del mismo modo, no podrán participar en el presente Sorteo los empleados, colaboradores o subcontratistas, directos o indirectos, de la entidad Social Noise como tampoco los familiares directos, hasta el segundo grado, de todos los colectivos anteriormente mencionados.

- Consideraciones en relación con las cuentas de usuario de Facebook a través de las que el usuario participa en el presente Sorteo.

De acuerdo con lo dispuesto en la Declaración de Derechos y Responsabilidades, contenida en la Política de Uso y Privacidad de la Red Social Facebook, no se admitirá la participación en el presente Sorteo de usuarios cuya cuenta de usuario de Facebook consista, exclusivamente, en un pseudónimo u otro tipo de denominación que no permita hacer al participante identificado o identificable.

En consecuencia, solo se entenderá como participación válida, y será susceptible de percibir el premio ofertado, la participación desde aquellas cuentas de Facebook en las que el usuario haya proporcionado su nombre e información reales, tal y como dispone la Cláusula 4, Seguridad de Cuenta y de Registro, de la Declaración de Derechos y Responsabilidades de la Red Social Facebook (Statement of Rights and Responsibilities).

En el supuesto de que existan participaciones en el presente Sorteo que no cumplan los requisitos de participación establecidos, no serán tenidos en cuenta a los efectos de inclusión en la lista de participantes susceptibles de recibir el premio ofertado, es decir, no serán incluidos en dicha lista de participantes.

5.2.- Obligaciones y responsabilidad de los participantes.

Los participantes en el presente Sorteo, por el mero hecho de serlo, aceptan sin reserva alguna las presentes Bases Legales.

Los participantes aceptan las Políticas de Uso y Privacidad y Protección de Datos de la red social Facebook, y garantizan el respeto a todos los derechos de Propiedad Industrial e Intelectual a los que tengan acceso como consecuencia de la participación en el presente Sorteo, ya sean titularidad de Social Noise, S.L., de otros participantes o de terceras personas.

Los participantes se obligan expresamente a garantizar la exactitud y veracidad de sus datos de carácter personal. La falsedad de cualquier tipo de dato, o el incumplimiento de cualquiera de los requisitos señalados en las presentes Bases, será causa suficiente para la descalificación como participante del Sorteo.

En el supuesto de que la compañía organizadora detectase cualquier anomalía, o sospechase que cualquier participante, o un tercero, está incumpliendo las Bases del Sorteo, y / o impidiendo su normal funcionamiento, se reserva el derecho a eliminar su participación, de manera unilateral, e incluso a declarar el Sorteo desierto.



Los participantes, por el mero hecho de acudir al Sorteo, aceptan el criterio y competencia de la entidad Social Noise, S.L. en cuanto a la resolución de cualquier cuestión derivada del mismo.

5.3.- Mecánica de participación.

Será requisito indispensable para participar en el presente Sorteo que los interesados tengan un perfil en Facebook.

La mecánica de participación en el Sorteo es la siguiente:

- Los usuarios deberán instalar la aplicación denominada “Sistemas de Retención” de la red social Facebook para poder participar en el sorteo.
- Posteriormente deberán rellenar un formulario con los datos solicitados, en este sentido indicar que dichos datos se solicitan a meros efectos estadísticos y que no se asocian al nombre y apellidos o e mail de los participantes (datos disociados Artículo 11.6 de la LOPD), siendo los mismos cedidos a Grupo de Investigación Cibernomosaguas de la Universidad Complutense de Madrid a meros efectos estadísticos.
- Los usuarios por el mero hecho de responder al formulario, podrán optar, a su elección a conseguir uno de los diez premios valorados en 100€.
- Entre los usuarios registrados se hará un sorteo, y el ganador recibirá el premio por el que ha optado.
- Aquel usuario que ya haya participado una vez, no podrá volver a participar.

6.- Criterios de determinación del ganador del Sorteo.

Expirado el plazo de duración del periodo promocional y, por tanto, de participación en el Sorteo, se procederá a la realización del sorteo aleatorio en fecha 20 de diciembre de 2012, a través del cual será conocido el participante ganador.

La realización del sorteo a través de un sistema informático aleatorio.

Social Noise, S.L. se reserva el derecho a modificar la fecha de realización del Sorteo, si causas de fuerza mayor u otras de índole similar así lo exigieran. La modificación de la fecha, así como la nueva fecha de Sorteo, tendrán, en su caso, la misma publicidad que las presentes Bases Legales.

Para determinar el ganador se presentará un listado con todos los participantes en el Sorteo, de ahí por medio de un sistema informático aleatorio se determinará el ganador del sorteo, así como reservas o suplentes.

A estos efectos, será designado o extraído un ganador y tres reservas o suplentes.

Los reservas o suplentes sustituirán al ganador, en el orden sucesivo en que hayan sido extraídos, para el caso de que el ganador no cumpliera con los requisitos de participación exigidos en las presentes Bases Legales, no exhibiera su DNI, NIE o Pasaporte a requeri-



miento de Social Noise, S.L. , según lo dispuesto en la Cláusula 6.1 de las presentes Bases, o resultara imposible su localización transcurridos siete días naturales desde la realización del Sorteo.

A estos efectos, se establece expresamente que será el primer reserva o suplente quien sustituya al ganador; en el caso de que el primer reserva o suplente incurra en alguno de los supuestos establecidos en el párrafo anterior, será sustituido por el segundo reserva o suplente, y así sucesivamente.

En el supuesto de que ni el ganador, ni ninguno de los tres reservas o suplentes extraídos o designados resultara susceptible de recibir el premio, Social Noise, S.L. se reserva el derecho de repetir el Sorteo, informando en ese caso de la nueva fecha de celebración del mismo a los restantes participantes, o bien de declararlo desierto.

En caso de que fuera preciso repetir el Sorteo según lo expuesto en el párrafo anterior, los criterios de determinación del ganador del Sorteo serán idénticos a los expuestos en la presente Cláusula.

7.- Premio y condiciones de la entrega.

El premio consistirá en aquel que el ganador haya elegido (valor unitario de 100€) de entre los once premios que aparecen en el formulario.

Una vez sea designado o extraído en el Sorteo aleatorio el nombre del ganador del Sorteo, Social Noise, S.L. se pondrá en contacto con el ganador vía email, en el que se le requerirán los datos pertinentes para realizar el envío del premio obtenido.

En caso de que el ganador no conteste al mensaje en el plazo máximo de siete días naturales, se contactará con el primer reserva o suplente designado o extraído en el Sorteo, procediendo según lo establecido en la Cláusula 6 de las presentes Bases Legales.

Con carácter previo a la entrega del premio, Social Noise, S.L. podrá solicitar al ganador el envío de su DNI, NIE o Pasaporte, a fin de comprobar el cumplimiento del requisito de edad mínima de participación (18 años cumplidos en el momento de participación en el Sorteo).

La compañía organizadora podrá oponerse a la entrega del premio en caso de que el participante ganador no cumpla el requisito de presentación de DNI, NIE o Pasaporte.

Asimismo, la compañía organizadora podrá oponerse a la entrega del premio en caso de que descubra que ha existido una conducta fraudulenta o un incumplimiento de cualquiera de los requisitos establecidos en las presentes Bases Legales por parte del participante ganador.

En cualquiera de los dos supuestos anteriormente mencionados, Social Noise, S.L. procederá a ponerse en contacto con el primer reserva o suplente designado o extraído en el Sorteo, procediéndose según lo establecido en la Cláusula 6 de las presentes Bases Legales.



El premio del presente Sorteo en ningún caso podrá ser objeto de cambio, alteración o sustitución por cualquier otro, a solicitud del ganador.

La obligación de la compañía organizadora, Social Noise, S.L. queda limitada a entregar el premio ofrecido en las condiciones señaladas y con los requisitos establecidos en las presentes Bases. En consecuencia, Social Noise, S.L. no será responsable de ningún daño o perjuicio, de cualquier naturaleza, que pudiera sufrir el ganador y / o un tercero, con motivo de o en relación con la obtención y posterior uso del premio.

Social Noise, S.L. se reserva el derecho a retrasar la entrega del premio, en caso de que ocurra cualquier eventualidad ajena a su voluntad, así como a cambiar el premio ofrecido por otro de idéntico o similar valor por causa de fuerza mayor.

8.- Exoneración de responsabilidad.

Social Noise, S.L. así como cualquiera de las empresas o entidades relacionadas con este Sorteo, no asumirán responsabilidad alguna derivada de los daños y / o perjuicios de cualquier naturaleza, que pudieran sufrir los participantes del presente Sorteo y / o un tercero, y que vengan derivados de:

- La falta de disponibilidad, mantenimiento, fiabilidad o efectivo funcionamiento de la página web de Facebook, así como del perfil de usuario, de sus servicios o contenidos y de la <http://socialnoise.com/dgt/retencion/>

En este sentido, Social Noise, S.L. excluye, en la máxima medida permitida por la legislación vigente, cualquier responsabilidad que pudiera derivarse de los daños y perjuicios de cualquier naturaleza que pudiera sufrir el usuario y / o un tercero, que vengan derivados de la falta de disponibilidad, continuidad o mal funcionamiento de los mencionados sitios web, y que pudieran afectar o impedir la participación en el presente Sorteo, su normal desarrollo o la correcta transmisión de los contenidos.

- De las opiniones vertidas, ni de la información transmitida por los usuarios de Facebook, ya sean o no participantes en el presente Sorteo.

En el supuesto de que la entidad Social Noise, S.L. o cualquier otra entidad ligada profesionalmente al presente Sorteo, detecten cualquier tipo de anomalía, o sospechen que un participante está impidiendo el normal funcionamiento o desarrollo del Sorteo, ya sea alterando ilícitamente su registro y participación, falseando su participación, utilizando información no autorizada mediante cualquier procedimiento técnico o informático, o llevando a cabo un uso de los contenidos puestos a disposición que resulte inadecuado, ilícito o contrario a la normativa vigente y / o a las presentes Bases Legales, se reserva el derecho de eliminar de forma unilateral la inscripción y participación de dicho usuario en el Sorteo, así como de perseguir dichas conductas, con todos los medios que el Ordenamiento Jurídico pone a su disposición.

Se informa a los usuarios que Social Noise, S.L. ha habilitado todos los medios técnicos precisos para detectar cualquier posible actuación fraudulenta, anómala, ilícita o dolosa

destinada a alterar la participación en el presente Sorteo o, con el objetivo de lograr el premio de forma ilícita.

Por tanto, Social Noise, S.L se reserva el derecho de eliminar del registro y participación a cualquier usuario que evidencie, o del que se sospeche, una actuación irregular en el sentido descrito.

9.- Consideraciones en materia de Protección de Datos de Carácter Personal.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, así como en su Reglamento de Desarrollo, Social Noise, S.L pone en conocimiento de los usuarios y participantes en el presente Sorteo los siguientes extremos en relación con la recogida y tratamiento de datos de carácter personal.

Social Noise, S.L recabará datos de carácter personal del ganador del Sorteo, siendo incorporados dichos datos a un Fichero de datos, de carácter personal, titularidad de Social Noise, S.L , y que se encuentra debidamente inscrito en la Agencia Española de Protección de Datos.

Todos aquellos participantes cuyos datos hayan sido recabados por Social Noise, S.L podrán ejercitar, en todo momento, los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición sobre sus datos personales, dirigiendo una comunicación escrita y copia de su DNI a una de las siguientes direcciones de contacto:

-Dirección postal de contacto: C/ Santa Catalina N.º 4 , 28014 de Madrid

Se informa a todos los usuarios y participantes en el presente Sorteo que faciliten a Social Noise, S.L su dirección de correo electrónico que, al proporcionarla, expresamente autorizan su utilización para la remisión de comunicaciones electrónicas relacionadas con el desarrollo del Sorteo.

Todo participante podrá revocar su consentimiento, en lo relativo a la recepción de dichas comunicaciones, así como retirar su participación en el Sorteo, mediante la remisión de un correo electrónico a la siguiente dirección de contacto: info@socialnoise.com

10.- Consideraciones en relación con los Derechos de Imagen.

El usuario y participante en el presente Sorteo facilita sus datos de carácter personal voluntariamente, incluyéndose entre dichos datos la propia imagen y, en concreto, la fotografía de perfil de Facebook de cada uno de los participantes.

El usuario y participante en el presente Sorteo, reconoce expresamente que todos los datos de carácter personal que facilita han sido suministrados con su expreso consentimiento.



Las utilizaciones, reproducciones y comunicaciones públicas que la entidad Social Noise, S.L. pueda realizar de la imagen del participante ganador, quedan limitadas a las utilidades estrictamente permitidas por las leyes reguladoras del Derecho al Honor, la Intimidad Personal y Familiar y la Propia Imagen.

11.- Consideraciones en materia de Propiedad Industrial e Intelectual.

Todo usuario y / o participante en el presente Sorteo se compromete y obliga a respetar todas y cada una de las disposiciones, términos y exigencias establecidos por las leyes reguladoras de la Propiedad Industrial (Ley 17/2001, de 7 de diciembre, de Marcas y Ley 11/1986, de 20 de marzo, de Patentes de Invención y Modelos de Utilidad), así como por las normas reguladoras de la Propiedad Intelectual (Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual).

La titularidad de todos y cada uno de los derechos de Propiedad Industrial e Intelectual que identifican a Social Noise, S.L. tales como nombres, marcas, logotipos, iconos o cualquier otro elemento distintivo, son de exclusiva titularidad de la entidad Social Noise, S.L. salvo expresa indicación de una titularidad distinta, o son utilizados por dicha entidad disponiendo de las oportunas licencias al efecto.

12.- Declaración a la Agencia Tributaria.

Social Noise, S.L. informa que el participante que resulte premiado, deberá incluir en su Declaración de la Renta el valor del regalo obtenido, de acuerdo con la legislación vigente.

A los premios de la presente promoción, les será de aplicación la Ley 35/2006 de 28 de Noviembre por la que se aprueba el Impuesto sobre la renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las Leyes sobre los Impuestos de Sociedades, sobre la Renta de no residentes y sobre el patrimonio; el Real Decreto nº 439/2007, por el que se aprueba su Reglamento, Real Decreto 2069/1999, de 30 de diciembre por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Loterías y Apuestas del Estado; Real Decreto 3059/1966 de 1 de diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de Tasas Fiscales; y demás disposiciones concordantes y dictadas en su desarrollo.

13.- Modificación de las presentes Bases Legales.

Social Noise, S.L. se reserva el derecho a modificar total o parcialmente las presentes Bases Legales, incluyendo, modificando o eliminando cláusulas, sin asumir responsabilidad alguna por tales modificaciones, siempre que medie causa justificada o fuerza mayor, comprometiéndose a comunicar con suficiente antelación las nuevas bases y condiciones de participación.



social
noise



CIBERSOMOSAGUAS
cultura digital y movimientos sociales



14.- Disponibilidad y publicidad de las presentes Bases Legales.

Las presentes Bases Legales estarán en todo momento disponibles para los participantes del Sorteo en la URL <http://socialnoise.com/dgt/retencion/> pudiendo ser consultadas en cualquier momento.

Igualmente, para cualquier duda relacionada con el presente Sorteo, los usuarios y / o participantes podrán ponerse en contacto con la empresa organizadora a través de la siguiente dirección de correo electrónico: info@socialnoise.com



ANEXO IV: ANÁLISIS

Muestra de conductores de coche y uso de sistemas de retención

Tablas para la caracterización sociodemográfica de la muestra de conductores de coche (variables principales)

Las siguientes tablas detallan la distribución de frecuencias de algunas variables sociodemográficas relevantes (sexo, edad agrupada, tipo de relación, hábitat, cantidad de hijos, estudios, situación laboral, etc.) de los 842 conductores de coche que contestaron la encuesta electrónica. Se incorporan en este anexo para mostrar las características generales de dichos conductores y poder comparar con ellas las de los grupos de riesgo encontrados respecto al cinturón o los SRI. Permiten, por tanto, una fotografía pormenorizada de la muestra con la que se trabaja.

Sexo					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	femenino	656	77,9	79,5	79,5
	masculino	169	20,1	20,5	100,0
	Total	825	98,0	100,0	
Perdidos	99	17	2,0		
Total		842	100,0		

Edad agrupada					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	18-23	298	35,4	35,4	35,4
	24-29	186	22,1	22,1	57,5
	30-35	120	14,3	14,3	71,7
	36-41	96	11,4	11,4	83,1
	42-47	81	9,6	9,6	92,8
	48-53	29	3,4	3,4	96,2
	54-max	32	3,8	3,8	100,0
	Total	842	100,0	100,0	



Tipo de relación					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Single	93	11,0	26,3	26,3
	Married	78	9,3	22,0	48,3
	In a Relationship	140	16,6	39,5	87,9
	Its Complicated	7	,8	2,0	89,8
	In an Open Relationship	4	,5	1,1	91,0
	Engaged	25	3,0	7,1	98,0
	Separated	1	,1	,3	98,3
	Divorced	6	,7	1,7	100,0
	Total	354	42,0	100,0	
	Perdidos ^e	488	58,0		
Total		842	100,0		

¿Dónde vives?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Pueblo	217	25,8	25,8	25,8
	Ciudad pequeña	217	25,8	25,8	51,5
	En las afueras (ciudad dormitorio)	114	13,5	13,5	65,1
	Una gran ciudad	294	34,9	34,9	100,0
	Total	842	100,0	100,0	

¿Tienes hijos?					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	No	634	75,3	75,3	75,3
	1	103	12,2	12,2	87,5
	2	83	9,9	9,9	97,4
	3 o más	22	2,6	2,6	100,0
	Total	842	100,0	100,0	

Estudios (concluidos o en curso) - Persona					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Primarios	29	3,4	3,4	3,4
	Secundarios	235	27,9	27,9	31,4
	Superiores	578	68,6	68,6	100,0
	Total	842	100,0	100,0	

**Estudios (concluidos o en curso) - Madre**

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Primarios	357	42,4	42,4	42,4
	Secundarios	275	32,7	32,7	75,1
	Superiores	210	24,9	24,9	100,0
	Total	842	100,0	100,0	

Estudios (concluidos o en curso) - Padre

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Primarios	319	37,9	37,9	37,9
	Secundarios	256	30,4	30,4	68,3
	Superiores	267	31,7	31,7	100,0
	Total	842	100,0	100,0	

Situación laboral - Persona

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Contrato Indefinido	221	26,2	26,2	26,2
	Autónomo	68	8,1	8,1	34,3
	Contratos eventuales	117	13,9	13,9	48,2
	Paro	150	17,8	17,8	66,0
	Inactivo (estudiante/ama de casa/jubilado)	286	34,0	34,0	100,0
	Total	842	100,0	100,0	

Tablas sobre frecuencia de uso de cinturón en diferentes vías para todos los conductores de coche.

Estas tablas que separamos de las anteriores incorporan las distribuciones de frecuencias solo de las variables sobre frecuencia de uso de cinturón en las diversas vías (autopistas/autovías, carreteras nacionales, carreteras secundarias y zona urbana). Se incluyen porque estos datos muestran las conductas generales de toda la muestra de conductores de coche con respecto a los sistemas de retención (cinturón), mostrando la variabilidad completa de actitudes y comportamientos según la vía considerada pudiendo observar, asimismo, las cantidades absolutas y relativas de cada respuesta. Hay que tener en cuenta que estas actúan como variables dependientes (es lo que se pretende explicar o comprender en sus variaciones en función de otros factores) y merece la pena tener una visión global de las mismas.



¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En autopistas/autovías					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	14	1,7	1,7	1,7
	Muy ocasionalmente	32	3,8	3,8	5,5
	A veces	61	7,2	7,2	12,7
	Muy a menudo	81	9,6	9,6	22,3
	Siempre	654	77,7	77,7	100,0
	Total	842	100,0	100,0	
¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En carreteras nacionales					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	12	1,4	1,4	1,4
	Muy ocasionalmente	42	5,0	5,0	6,4
	A veces	63	7,5	7,5	13,9
	Muy a menudo	77	9,1	9,1	23,0
	Siempre	648	77,0	77,0	100,0
	Total	842	100,0	100,0	
¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En carreteras secundarias					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	17	2,0	2,0	2,0
	Muy ocasionalmente	45	5,3	5,3	7,4
	A veces	74	8,8	8,8	16,2
	Muy a menudo	74	8,8	8,8	24,9
	Siempre	632	75,1	75,1	100,0
	Total	842	100,0	100,0	
¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En zona urbana					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Nunca	12	1,4	1,4	1,4
	Muy ocasionalmente	24	2,9	2,9	4,3
	A veces	37	4,4	4,4	8,7
	Muy a menudo	103	12,2	12,2	20,9
	Siempre	666	79,1	79,1	100,0
	Total	842	100,0	100,0	

Tablas dicotomizadas (reducidas a dos opciones: siempre/no siempre) de las tablas anteriores sobre frecuencia de uso de cinturón en diferentes vías

Este apartado del anexo incluye las tablas de frecuencias anteriores (frecuencia de uso de cinturón en diferentes vías) una vez dicotomizadas las respuestas (recodificadas a solo dos opciones). Esto es, se han agrupado todos los valores posibles solo en dos categorías: “siempre” (coincidente con la “siempre” inicial) y “no siempre” (que incluye “nunca”, “muy ocasionalmente”, “a veces” y “muy a menudo”). De esta forma, es posible trabajar con las va-



riables sobre frecuencia de uso de cinturón de una manera más simple y sintética y se pueden hacer análisis de forma más cómoda. Asimismo, la utilidad estriba en poder observar de un solo vistazo los tamaños relativos o composiciones de los grupos siempre/no siempre en cada vía.

Uso cinturón en Autopistas/Autovías					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	No siempre	188	22,3	22,3	22,3
	Siempre	654	77,7	77,7	100,0
	Total	842	100,0	100,0	
Uso cinturón en carreteras nacionales					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	No siempre	194	23,0	23,0	23,0
	Siempre	648	77,0	77,0	100,0
	Total	842	100,0	100,0	
Uso cinturón en carreteras secundarias					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	No siempre	210	24,9	24,9	24,9
	Siempre	632	75,1	75,1	100,0
	Total	842	100,0	100,0	
Uso cinturón en zonas urbanas					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	No siempre	176	20,9	20,9	20,9
	Siempre	666	79,1	79,1	100,0
	Total	842	100,0	100,0	

Tablas de contingencia (cruces de frecuencias para dos variables cualitativas) entre la Frecuencia de uso de cinturón en Autopista/Autovía (como representativa de las diferentes vías) y las variables hábitat y número de hijos y medidas de asociación entre ellas (chi cuadrado)

Este apartado incluye dos tablas de contingencia (cruces de frecuencias para dos variables cualitativas) realizadas para comprobar el grado de asociación o relación entre ciertas variables del estudio. En concreto se estudiaba la relación o no entre la frecuencia de uso del cinturón en autopistas/autovías (hemos usado esta vía como ejemplo casi siempre) y el hábitat en la primera tabla y la relación entre dicha frecuencia de uso de cinturón y el número de hijos del/a encuestado/a. Se incorporan al anexo como ejemplo del estudio estadístico que buscaba asociar ciertas situaciones sociodemográficas (hábitat o número de hijos) a las conductas de riesgo con respecto a los sistemas de retención. A partir de esta búsqueda se pretendían elegir variables pertinentes o útiles en la construcción de conglomerados. Las tablas



de contingencia incluyen su correspondiente test de hipótesis a través del estadístico de contraste chi-cuadrado. Dadas las tablas de chi-cuadrado de SPSS, el procedimiento habitual indica que si la significatividad es menor de 0,05 entonces puede asegurarse que las variables están asociadas con un 95% de confianza. Otra opción, algo más trabajosa, es ir a comprobar el valor de chi-cuadrado obtenido por SPSS con el valor tabulado (según los grados de libertad y el nivel de confianza deseado) y comprobar cuál es mayor. En cualquier caso, en nuestros ejemplos la significatividad es, en el primero, mayor de 0,05 (y establecemos que no existe asociación estadística entre frecuencia de uso de cinturón y hábitat) y, en el segundo, ligeramente menor (y sí establecemos tal asociación). No obstante, nos permitimos puntualizar que estas son medidas estadísticas finas que solo indican la posibilidad o no de establecer asociaciones estadísticas fiables pero ni implican relaciones de causalidad ni descartan posibles relaciones indirectas.

Tabla de contingencia ¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En autopistas/autovías * ¿Dónde vives?

		¿Dónde vives?				Total
		Pueblo	Ciudad pequeña	En las afueras (ciudad dormitorio)	Una gran ciudad	
¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En autopistas/autovías	Nunca	5	3	1	5	14
	Muy ocasionalmente	12	10	3	7	32
	A veces	20	23	3	15	61
	Muy a menudo	17	19	16	29	81
	Siempre	163	162	91	238	654
Total		217	217	114	294	842

Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	18,989 ^a	12	,089
Razón de verosimilitudes	19,636	12	,074
Asociación lineal por lineal	6,781	1	,009
N de casos válidos	842		

a. 5 casillas (25,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,90.

Recuento

		¿Tienes hijos?				Total
		No	1	2	3 o más	
¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En zona urbana	Nunca	12	0	0	0	12
	Muy ocasionalmente	14	8	2	0	24
	A veces	26	6	5	0	37
	Muy a menudo	82	7	9	5	103
	Siempre	500	82	67	17	666
Total		634	103	83	22	842



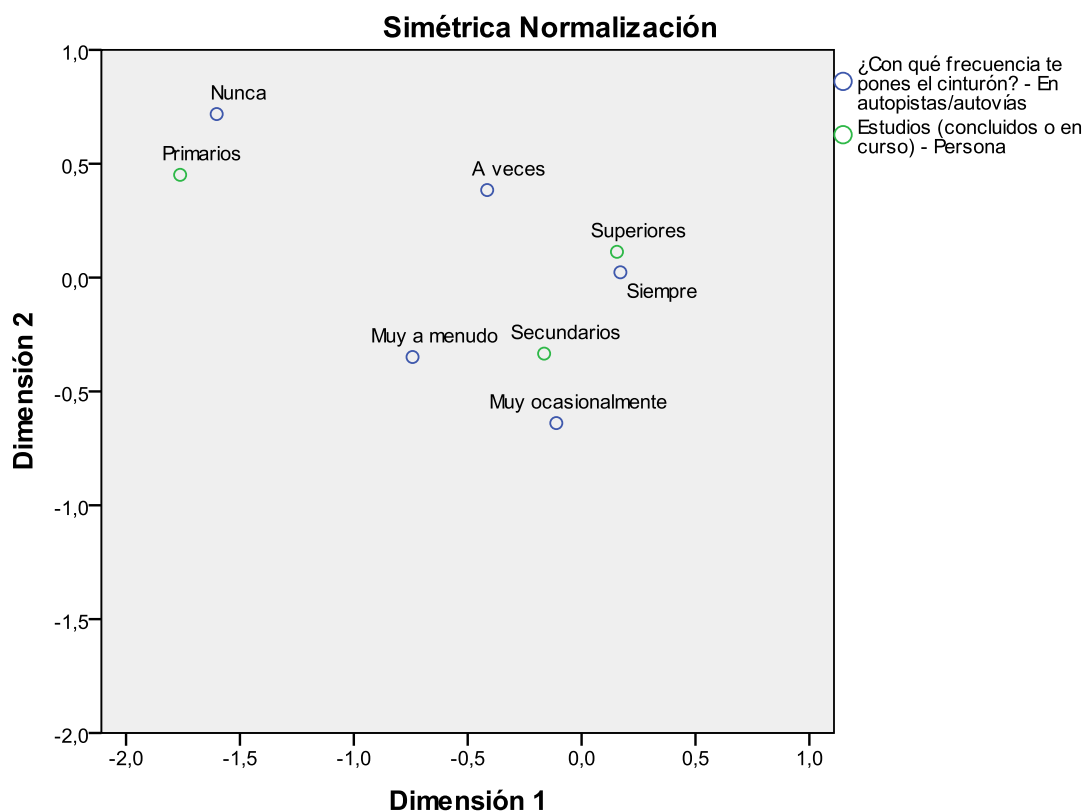
Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	21,245 ^a	12	,047
Razón de verosimilitudes	22,952	12	,028
Asociación lineal por lineal	,314	1	,575
N de casos válidos	842		

a. 10 casillas (50,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,31.

Gráfico de análisis de correspondencias simple entre la frecuencia de uso de cinturón (autopistas/autovías) y nivel educativo de la persona para representar la asociación entre los valores o categorías de ambas variables

El análisis de correspondencias (simple y múltiple) es una técnica estadística que produce una representación geométrica de la relación entre dos variables cualitativas (las tablas de contingencia solo presentan las frecuencias cruzadas). Se utiliza, en ocasiones, para mostrar que aunque dos variables aparentemente no estén asociadas estadísticamente (mediante chi cuadrado, por ejemplo), algunas de las categorías de una de las variables están vinculadas a otras de las categorías de la otra variable (pero no en conjunto o globalmente). A pesar de que en nuestro estudio no encontrábamos una asociación completa entre la frecuencia de uso de cinturón (en autopistas o autovías, por ejemplo) y los estudios de la persona, el análisis de correspondencias permitió identificar las relaciones entre los estudios “primarios” y el “nunca” (uso de cinturón) y los estudios “superiores” y el “siempre” (uso del cinturón) aunque otras categorías estaban más mezcladas.

Puntos de columna y de fila





Información sobre la aplicación del análisis factorial (componentes principales) para generar un único factor de uso de cinturón a partir de las cuatro preguntas sobre su uso en las diferentes vías: pertinencia (pruebas), varianza explicada general y comunalidades de las variables (varianza explicada por el factor de cada una de ellas).

En este apartado describimos brevemente la aplicación del análisis factorial que unifica o resume varias variables cuantitativas en un factor único con gran parte de la información inicial. Ya que no se deseaba trabajar simultáneamente con las cuatro variables sobre frecuencia de uso de cinturón en las diferentes vías se aplicó el análisis factorial (componentes principales) para sintetizar al máximo los datos contenidos en esas cuatro variables en una sola. Para poder aplicar dicha técnica multivariante es necesario que las variables estén altamente correlacionadas entre ellas (aquellas personas que normalmente se ponen el cinturón en unas vías es probable que lo hagan también en otras y viceversa). La pertinencia de dicho análisis factorial la comprueba SPSS a través de diversas pruebas estadísticas, una de las cuales es la medida KMO que debe ser cercana a 1 y mayor de 0,5 (en este caso la reducción factorial es pertinente). Una vez aplicada la técnica factorial, observamos cuántos factores obtenemos a partir de las cuatro variables (un componente) y cuánta información de la contenida inicialmente se conserva (el 73,6% de la varianza inicial, suficiente ya que se considera que a partir del 60% podemos hablar de validez en el método factorial). Finalmente, la tabla de comunalidades nos indica la cantidad de varianza (información o variabilidad de las variables) de cada una de las variables iniciales (frecuencia de uso de cinturón en las diversas vías) que queda bien explicada o representada por el factor o componente general (entre el 76,8% y el 90,9%, cifras más que aceptables).

KMO y prueba de Bartlett		
Medida de adecuación muestral de Kaiser-Meyer-Olkin.		,771
Prueba de esfericidad de Bartlett	Chi-cuadrado aproximado	2025,390
	gl	6
	Sig.	,000

Varianza total explicada						
Componente	Autovalores iniciales			Sumas de las saturaciones al cuadrado de la extracción		
	Total	% de la varianza	% acumulado	Total	% de la varianza	% acumulado
1	2,945	73,632	73,632	2,945	73,632	73,632
2	,521	13,024	86,656			
3	,381	9,518	96,173			
4	,153	3,827	100,000			
Método de extracción: Análisis de Componentes principales.						



Matriz de componentes ^a	
	Componente
	1
¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En autopistas/autovías	,848
¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En carreteras nacionales	,909
¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En carreteras secundarias	,901
¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En zona urbana	,768
Método de extracción: Análisis de componentes principales.	
a. 1 componentes extraídos	

Datos sobre el análisis de conglomerados o clusters: centros iniciales, historial de iteraciones, cantidad de casos en cada cluster, centros finales.

En este apartado final del anexo estadístico incluimos las tablas obtenidas durante el proceso de aplicación de la técnica de segmentación de clusters o conglomerados a partir de los grupos de edad y del factor general de frecuencia de uso del cinturón. El programa informático SPSS nos proporciona los centros iniciales de los conglomerados (las características de los grupos donde puede observarse claramente que hay dos grupos con edades bajas -1- y altas -7- y grupos que puntúan bajo y alto en la frecuencia de uso de cinturón). Una vez aplicado el método que busca generar grupos homogéneos respecto a esas dos variables mediante un algoritmo (iteraciones) se observa que en el paso 5 hay convergencia (los grupos son suficientemente homogéneos) lo que se valora que es adecuado (al ser inferior a 10 pasos o iteraciones). A continuación nos indican los centros de los conglomerados finales (en edades y puntuaciones en el factor general de frecuencia de uso del cinturón) y el número de casos en cada conglomerado. Los centros de los conglomerados representan los puntos o valores que unifican y caracterizan al grupo (en torno al cual se agrupan los casos).

Centros iniciales de los conglomerados				
	Conglomerado			
	1	2	3	4
edad2	7	1	1	7
Factor uso cinturón (c2a-c2d)	-4,56125	-,09157	-4,56125	,55091

**Historial de iteraciones^a**

Iteración	Cambio en los centros de los conglomerados			
	1	2	3	4
1	2,573	,794	1,721	1,910
2	,786	,229	,860	,118
3	,188	,108	,441	,053
4	,171	,071	,250	,050
5	,000	,000	,000	,000

a. Se ha logrado la convergencia debido a que los centros de los conglomerados no presentan ningún cambio o éste es pequeño. El cambio máximo de coordenadas absolutas para cualquier centro es de ,000. La iteración actual es 5. La distancia mínima entre los centros iniciales es de 4,470.

Centros de los conglomerados finales

	Conglomerado			
	1	2	3	4
edad2	5	2	2	5
Factor uso cinturón (c2a-c2d)	-1,54760	,40404	-1,90303	,50428

Número de casos en cada conglomerado

Conglomerado	1	47,000
	2	488,000
	3	116,000
	4	191,000
Válidos		842,000
Perdidos		,000



Caracterización de grupos en base al uso del cinturón de seguridad

Comparación y caracterización extensa de los grupos de riesgo: cinturón de seguridad

VARIABLE [MEDIAS GENERALES]	Adultos riesgo alto 5,6%	Jóvenes riesgo bajo 57,9%	Jóvenes riesgo alto 13,8%	Adultos riesgo bajo 22,7%
SEXO [79,5% Mujer /20,5% Hombre]	76,2/23,8 [-3.3, +3.3]	85,3/14,7 [+5.8, -5.8]	85,1/14,9 [+5.6, -5.6]	61,8/38,2 [-17.7, +17.7]
TIPO DE RELACIÓN [26,3S/ 22 C]	29,4 solteros 47,1 casados [-3.1, +25.1]	28,8 solteros 13, casados [-2.5, -9]	18,9 solteros 15,1 casados [-7.4, -6.9]	23,1 solteros 50,8 casados [-3.2, +28.8]
EDAD [30.56]	76,6% (36-47) 46,98	80,3% (<29) 24,74	79,3% (<29) 24,50	73,8% (36-47) 45,06
Uso cinturón Auto- pista/ autovía [77.7 siempre / no siempre 22.3]	14,9 siempre 85,1% NO siem- pre [-62.8 / + 62.8]	92% siempre 8% No siempre [+14.3 / -14.3]	8,6% siempre 91,4% NO siempre [-69.1 / +69.1]	98,4% siempre 1,6% No siempre [+20.7 / -20.7]
Uso cinturón carre- teras nacionales [77 siempre / 23 no siempre]	8,5% siempre 91,5 NO siempre [-68.5 / +68.5]	92,6% siempre 7,4% No siempre [+15.6 / -15.6]	5,2 siempre 94,8% NO siempre [-71.8 / +71.8]	97,4% siempre 2,6% No siempre [+20.4 / -20.4]
Uso cinturón carre- teras secundarias [75.1 / 24.9]	4,3% siempre 95,7 NO siempre [-70.8 / +70.8]	90,6% siempre 9,4 No siempre [+15.5 / -15.5]	3,4 siempre 96,6% NO siempre [-71.7 / +71.7]	96,3% siempre 3,7% No siempre [+21.2 / -21.2]
Uso cinturón zona urbana [79.1 / 20.9]	12,8% siempre 87,2 NO siempre [-66.3 / + 66.3]	91,6% siempre 8,4% No siempre [+12.5 / -12.5]	25,9 siempre 74,1% NO siempre [-53.2 / +53.2]	95,8% siempre 4,2% No siempre [+16.7 / -16.7]
CANTIDAD AMIGOS FB [221.48]	179,17 [-42.31]	232,98 [+11.5]	265,51 [+44.03]	175,77 [-45.71]
EN COCHE (TRABAJAR) [36.1 siempre 25.2 nunca]	44,7 siempre 17 nunca [+8.6 / -8.2]	35,9 siempre 25,4 nunca [-0.2 / + 0.2]	19,8 siempre 37,9 nunca [-16.3 / +12.7]	44,5 siempre 18,8 nunca [+8.4 / -6.4]
EN COCHE (OTROS) [22.7 / 7.2]	21,3 siempre 10,6 nunca [-1.4 / +3.4]	25 siempre 6,4 nunca [+2.3 / -0.8]	13,8 siempre 10,3 nunca [-8.9 / +3.1]	22,5 siempre 6,8 nunca [-0.2 / -0.4]
FURGONETA [Nunca trabajar 89 / Nunca otros 66.4]	85,1 y 66 nunca [-3.9 / -0.4]	86,9 y 65 nunca [-2.1 / -1.4]	94 y 62,9 nunca [+5 / -3.5]	92,1 y 72,3 nunca [+3.1 / +5.9]



SRI [49.8 muy a menudo o siempre / 0.6 nunca]	Siempre=0 55,3 muy a menudo 2,1 Nunca [+5.5 / +1.5]	48,8 muy a menudo o siempre 0,4 Nunca [-1 / -0.2]	40,5 siempre o muy a menudo 1,7 Nunca [-9.3 / +1.1]	64,4 muy a menudo 0 Nunca [+14.6 / -0.6]
Hábitat [25.8 pueblo 25.8 ciudad pequeña 34.9 gran ciudad]	27,7 pueblo [+1.9] 27.7 ciudad pequeña [+1.9] 25,5 gran ciudad [-9.4] 19 ciudad dormitorio	29,9 gran ciudad [-5] 28,7 ciudad pequeña [+3.1] 27,9 pueblo [+2.1]	34,5 gran ciudad [-0.4] 31 ciudad pequeña [+5.2] 26,7 pueblo [+0.9]	50,3 gran ciudad [+15.4] 19,4 pueblo [-6.4]
Hijos [75.3 No]	51,1 No hijos [-24.2]	88,1 No hijos [+12.8]	88,8 No hijos [+13.5]	40,3 No hijos [-35]
Estudios persona [68.6 sup. 27.9 secund. 3.4 prim.]	59,6% superiores [-9] 34 secund.[+6.1] 6.4 prim.[+3]	70,5% superiores [+1.9] 27 secund.[-0.9] 2.5 prim.[-0.9]	67,2% superiores [-1.4] 32.8[+4.9] 5.2[+1.8]	67% superiores [-1.6] 28.8 4.2
Estudios madre-padre [42.4 prim-24.9 sup. madre] [37.9 prim. 31.7 sup. Padre]	15% superiores 53-70% primarios	29-35% superiores 36-32% primarios	31-36% superiores 32-36% primarios	13,6% y 24,1 superiores 58-49% primarios
Situación laboral persona [26.2 indef. 8.1 autónom. 13.9 eventual 34 inact.]	48,9% indefinido 13% autónomo 8,5 eventual	19,5% indefinido 15,5% eventual 41% inactivo	12% indefinidos 15,5% eventuales 49% inactivos	46,6% indefinido 14,7 autónomo 10,7 eventual
Situación laboral madre y padre [26.7-30 indef. 5.3-3.8 event. 50.8-38.5 inact.]	83-85% inactivos	31-37% indefinidos [+5/7] 40,2-24,8% inactivos 8-4% eventuales	40-20% inactivos 4% eventuales 37,9%-42,2% indefinidos [+11,2%/+12,2%]	74-76% inactivos
Profesión persona [4.2 man. No cualif. 13.2 comercio/serv. 19.6 cualif.]	19% Administración pública y 19% cualificados y 13% autónomos y pequeños empresarios	30% inactivos 15% comercio y personal cualificado	36% inactivos 19% cualificado	30,4% cualificado [+10.8%]
Profesión madre y padre	50-64% inactivos	14% cualificado 10-16% autónomos y pequeños empresarios	15% cualificado 18% autónomo y mediano empresario	50-32% inactivos



Sector persona [12.5 comercio 30.5 administración Educación 12.6 nuevas tecnologías]	36% Administración, educación, sanidad y 23,4% nuevas tecnologías	24,4% Administración, educación, sanidad	22% Administración 13% Comercio	49,2% Administración, educación, sanidad y servicios sociales [+18.7] y 15% nuevas tecnologías
Sector madre y padre	60-70% inactivos 11% Industria y 11% construcción	34-23% Administración, educación, sanidad	28-41% Administración, educación, sanidad 10-15% comercio	64-50% inactivos y 10-14% Administración, educación, sanidad

Comparación y caracterización extensa de los grupos de riesgo: SRI

	CONDUCTORES COCHE GENERAL	NO USUARIOS HABITUALES DE SRI RIESGO ALTO [variación con respecto al otro grupo y a la media] 19 casos	USUARIOS MUY A MENUDO O SIEMPRE DE SRI: RIESGO BAJO [variación con respecto a la media y al otro grupo] 419 casos
SEXO	79,5% mujeres 20,5% hombres	78,9% mujeres 21,1% hombres [ligeramente más masculino]	80,6% mujeres 19,4% hombres [ligeramente más femenino]
EDAD MEDIA	30,6	30,9 [algo más juvenil]	31,9 [algo más adulto]
CANTIDAD AMIGOS FB	221,5	200,3 [menos contactos]	204,8
TIPO DE RELACIÓN	39,5% casados 26,3% solteros	42,9% casados 42,9% solteros	33,9% casados 30,6% en una relación 23,5% solteros
COCHE PARA IR A TRABAJAR	36,1% siempre 25,2% nunca	15,8% siempre 31,6% nunca [poco uso del coche para trabajar]	40,3% siempre 21,2% nunca [bastante uso del coche para trabajar]
COCHE PARA OTROS	22,7% siempre 7,2% nunca	21,1% siempre 15,8% nunca	27,0% siempre 7,2% nunca
FURGONETA PARA IR A TRABAJAR	3,3% siempre 86,9% nunca	10,5% siempre 73,7% nunca [más furgoneta trabajo]	3,1% siempre 87,1% nunca
FURGONETA PARA OTROS	7,4% siempre 65% nunca	10,5% siempre 52,6% nunca [más furgoneta otros]	7,4% siempre 63% nunca



HÁBITAT	34,9% gran ciudad 25,8% pueblo 25,8% ciudad pequeña	31,6% gran ciudad 31,6% pueblo 31,6% ciudad pequeña [más pueblo y ciudad pequeña]	32,5% gran ciudad 30,5% pueblo 24,3% ciudad pequeña
USO CINTURON EN AUTOPISTAS, NACIONALES, SECUNDARIAS, URBANAS	77,7% siempre 77% siempre 75,1% siempre 79,1% siempre	52,6% siempre 52,6% siempre 47,4% siempre 36,8% siempre [menos uso cinturón]	80,2% siempre 80,4% siempre 78,3% siempre 81,4% siempre [más uso cinturón]
HIJOS	75,3% No 12,2%: 1 hijo	68,4%: No hijos 10,5%: 1 hijo [con menos hijos]	57% No hijos 22,2%: 1 hijo [con más hijos]
ESTUDIOS PERSONA	68,6% superiores 27,9% secundarios 3,4% primarios	47,4% superiores 47,4% secundarios 5,3% primarios [bastantes más secundarios y bastantes menos superiores]	63,5% superiores 31,5% secundarios 5% primarios [algo más de secundarios y algo menos de superiores]
ESTUDIOS MADRE/PADRE	42,4% y 37,9% primarios 24,9% y 31,7% superiores	52,6% primarios 15,8% y 26,3% superiores [más primarios y menos superiores]	48% Y 44,4% primarios 21% y 26,7% superiores [algo más de primarios y algo menos de superiores]
SITUACIÓN LABORAL	26,2% indefinido 34% inactivo 17,8% paro 13,9% eventuales	26,3% indefinido 15,8% inactivo 31,6% paro 15,8% eventuales [menos inactivos y más parados]	27,9% indefinido 30,3% inactivo 18,9% paro 13,1% eventuales
SITUACIÓN LABORAL MADRE / PADRE	26,7%/30,3% indefinido 7,6%/9,1% paro 50,8%/38,5% inactivos	10,5%/15,8% indefinido 5,3%/10,5% paro 57,9%/47,4% inactivo [menos indefinidos y más inactivo]	24,1% / 27,7% indefinido 8,1% / 10% paro 55,6% / 43,9% inactivo
PROFESIÓN	19,2% profesional cualificado 10,1% personal administrativo 13,2% comercio, transporte, sector servicios	10,5% profesional cualificado 26,% personal administrativo 15,8% inactivo 10,5% comercio, transporte, sector servicios [menos profesionales cualificados y más personal administrativo]	19,3% profesional cualificado 14,3% comercio, transporte, sector servicios 19,1% inactivo
PROFESIÓN MADRE / PADRE	34,7%/16,3% inactivo 8,1%/13,9% autónomo	36,8%/31,6% inactivo 10,5%/10,5% autónomo	37,9% / 19,3% inactivo 7,9% / 11,7% autónomo



SECTOR DE ACTIVIDAD	30,4% administración, educación, sanidad 12,5% comercio 12,6% nuevas tecnologías y TIC	31,6% administración, educación, sanidad 10,5% comercio 5,3% nuevas tecnologías y TIC	31,5% administración, educación, sanidad 15% nuevas tecnologías y TIC 14,1% comercio [más TIC]
SECTOR ACTIVIDAD MADRE / PADRE	10,3%/11% comercio 29,1%/20% administración 1,7%/13,4% construcción	10,5%/5,3% comercio 21,1%/15,8% administración 5,3%/15,8% construcción [más construcción]	10% /10,3% comercio 25,3% / 17,2% administración 1,2% /12,9% construcción [más administración]



Datos completos de los grupos de riesgo: cinturón de seguridad

		Jóvenes riesgo alto	jóvenes riesgo bajo	Adultos riesgo alto	Adultos riesgo bajo	Total
Sexo	femenino	85,3%	76,2%	61,8%	85,1%	79,5%
	masculino	14,7%	23,8%	38,2%	14,9%	20,5%
Tipo de relacion	Single	28,8%	29,4%	23,1%	18,9%	26,3%
	Married	13,2%	47,1%	50,8%	15,1%	22,0%
	In a Relationship	46,1%	11,8%	12,3%	54,7%	39,5%
	Its Complicated	2,7%		1,5%		2,0%
	In an Open Relations- hip	,5%		3,1%	1,9%	1,1%
	Engaged	8,2%		3,1%	9,4%	7,1%
	Separated			1,5%		,3%
	Divorced	,5%	11,8%	4,6%		1,7%
En coche, para ir a trabajar	Nunca	25,4%	17,0%	18,8%	37,9%	25,2%
	Muy ocasionalmente	15,6%	17,0%	11,5%	11,2%	14,1%
	A veces	13,7%	12,8%	11,0%	22,4%	14,3%
	Muy a menudo	9,4%	8,5%	14,1%	8,6%	10,3%
	Siempre	35,9%	44,7%	44,5%	19,8%	36,1%
En coche, otros (ir a estudiar, viajes, gestio- nes/compras	Nunca	6,4%	10,6%	6,8%	10,3%	7,2%
	Muy ocasionalmente	11,9%	10,6%	13,6%	14,7%	12,6%
	A veces	23,8%	27,7%	27,7%	31,9%	26,0%
	Muy a menudo	33,0%	29,8%	29,3%	29,3%	31,5%
	Siempre	25,0%	21,3%	22,5%	13,8%	22,7%
En furgoneta como conduc- tor/a para ir a trabajar	Nunca	86,9%	85,1%	92,1%	94,0%	89,0%
	Muy ocasionalmente	6,6%	6,4%	3,1%	1,7%	5,1%
	A veces	2,3%	2,1%	2,6%	2,6%	2,4%
	Muy a menudo	1,0%		,5%		,7%
	Siempre	3,3%	6,4%	1,6%	1,7%	2,9%
En furgoneta, otros (ir a estu- diar, viajes, gestio- nes/compras	Nunca	65,0%	66,0%	72,3%	62,9%	66,4%
	Muy ocasionalmente	11,3%	6,4%	12,0%	13,8%	11,5%
	A veces	9,2%	14,9%	6,8%	11,2%	9,3%
	Muy a menudo	7,2%	8,5%	4,2%	6,9%	6,5%
	Siempre	7,4%	4,3%	4,7%	5,2%	6,3%
¿Con qué fre- cuencia te po- nes el cinturón? - En autopis- tas/autovías	Nunca	,2%	2,1%		10,3%	1,7%
	Muy ocasionalmente	,6%	12,8%		19,8%	3,8%
	A veces	2,3%	34,0%	,5%	28,4%	7,2%
	Muy a menudo	4,9%	36,2%	1,0%	32,8%	9,6%
	Siempre	92,0%	14,9%	98,4%	8,6%	77,7%



		Jóvenes riesgo alto	jóvenes riesgo bajo	Adultos riesgo alto	Adultos riesgo bajo	Total
¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En carreteras nacionales	Nunca		2,1%		9,5%	1,4%
	Muy ocasionalmente	,2%	17,0%		28,4%	5,0%
	A veces	,8%	42,6%		33,6%	7,5%
	Muy a menudo	6,4%	29,8%	2,6%	23,3%	9,1%
	Siempre	92,6%	8,5%	97,4%	5,2%	77,0%
¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En carreteras secundarias	Nunca	,2%	2,1%		12,9%	2,0%
	Muy ocasionalmente	,2%	27,7%		26,7%	5,3%
	A veces	2,0%	31,9%	1,0%	40,5%	8,8%
	Muy a menudo	7,0%	34,0%	2,6%	16,4%	8,8%
	Siempre	90,6%	4,3%	96,3%	3,4%	75,1%
¿Con qué frecuencia te pones el cinturón? - En zona urbana	Nunca	,8%	4,3%		5,2%	1,4%
	Muy ocasionalmente	,4%	10,6%		14,7%	2,9%
	A veces	1,2%	21,3%	1,0%	16,4%	4,4%
	Muy a menudo	5,9%	51,1%	3,1%	37,9%	12,2%
	Siempre	91,6%	12,8%	95,8%	25,9%	79,1%
¿En qué situaciones llevan puesto el cinturón o cuco, silla-cesta o sillita?	Nunca	,4%	2,1%		1,7%	,6%
	Muy ocasionalmente	,6%	2,1%	,5%	,9%	,7%
	A veces	,4%	4,3%		3,4%	1,0%
	Muy a menudo	46,7%	55,3%	63,9%	32,8%	49,2%
	Siempre	,6%			1,7%	,6%
	Nunca llevo niños	51,2%	36,2%	35,6%	59,5%	48,0%
¿Dónde vives?	Pueblo	27,9%	27,7%	19,4%	26,7%	25,8%
	Ciudad pequeña	28,7%	27,7%	14,7%	31,0%	25,8%
	En las afueras (ciudad dormitorio)	13,5%	19,1%	15,7%	7,8%	13,5%
	Una gran ciudad	29,9%	25,5%	50,3%	34,5%	34,9%
¿Tienes hijos?	No	88,1%	51,1%	40,3%	88,8%	75,3%
	1	7,6%	23,4%	24,6%	6,9%	12,2%
	2	3,5%	19,1%	27,7%	3,4%	9,9%
	3 o más	,8%	6,4%	7,3%	,9%	2,6%
Estudios (concluidos o en curso) - Persona	Primarios	2,5%	6,4%	4,2%	5,2%	3,4%
	Secundarios	27,0%	34,0%	28,8%	27,6%	27,9%
	Superiores	70,5%	59,6%	67,0%	67,2%	68,6%
Estudios (concluidos o en curso) - Madre	Primarios	35,9%	70,2%	58,6%	31,9%	42,4%
	Secundarios	35,2%	14,9%	27,7%	37,1%	32,7%
	Superiores	28,9%	14,9%	13,6%	31,0%	24,9%
Estudios (concluidos o en curso) - Padre	Primarios	32,2%	53,2%	49,7%	36,2%	37,9%
	Secundarios	32,6%	31,9%	26,2%	27,6%	30,4%
	Superiores	35,2%	14,9%	24,1%	36,2%	31,7%



		Jóvenes riesgo alto	jóvenes riesgo bajo	Adultos riesgo alto	Adultos riesgo bajo	Total
Situación labo- ral - Persona	Contrato Indefinido	19,5%	48,9%	46,6%	12,1%	26,2%
	Autónomo	5,5%	12,8%	14,7%	6,0%	8,1%
	Contratos eventuales	15,4%	8,5%	10,5%	15,5%	13,9%
	Paro	18,4%	12,8%	17,8%	17,2%	17,8%
	Inactivo (estudian- te/ama de ca- sa/jubilado)	41,2%	17,0%	10,5%	49,1%	34,0%
Situación labo- ral - Madre	Contrato Indefinido	31,1%	6,4%	13,6%	37,9%	26,7%
	Autónomo	12,1%	2,1%	3,1%	12,1%	9,5%
	Contratos eventuales	8,0%	2,1%	,5%	3,4%	5,3%
	Paro	8,6%	4,3%	6,8%	6,0%	7,6%
	Inactivo (estudian- te/ama de ca- sa/jubilado)	40,2%	85,1%	75,9%	40,5%	50,8%
Situación labo- ral - Padre	Contrato Indefinido	36,7%	10,6%	11,5%	42,2%	30,3%
	Autónomo	22,7%	4,3%	7,9%	22,4%	18,3%
	Contratos eventuales	4,5%	2,1%	2,1%	4,3%	3,8%
	Paro	11,3%		4,7%	11,2%	9,1%
	Inactivo (estudian- te/ama de ca- sa/jubilado)	24,8%	83,0%	73,8%	19,8%	38,5%
Profesión - Persona	Trabajador manual no cualificado	5,1%	4,3%	2,1%	3,4%	4,2%
	Trabajador manual cualificado	2,0%	2,1%	4,2%	,9%	2,4%
	Personal administrati- vo	11,1%	8,5%	11,5%	4,3%	10,1%
	Trabajadores del co- mercio, el transporte y del sector servicios y comunicaciones	15,2%	10,6%	8,9%	12,9%	13,2%
	Autónomo mediano, pequeño empresario	3,7%	12,8%	9,4%	1,7%	5,2%
	Empleado de la admi- nistración pública	2,9%	19,1%	14,1%	2,6%	6,3%
	Profesional cualificado	15,6%	19,1%	30,4%	19,0%	19,6%
	Empresario, ejecutivos, directivos de Adminis- traciones Públicas	,6%	2,1%	3,1%		1,2%
	Inactivo	29,7%	4,3%	5,2%	36,2%	23,6%
	Otros	14,1%	17,0%	11,0%	19,0%	14,3%



		Jóvenes riesgo alto	jóvenes riesgo bajo	Adultos riesgo alto	Adutos riesgo bajo	Total
Profesión Madre	Trabajador manual no cualificado	10,7%	6,4%	6,3%	11,2%	9,5%
	Trabajador manual cualificado	2,9%		3,1%		2,4%
	Personal administrativo	7,6%	6,4%	6,8%	10,3%	7,7%
	Trabajadores del comercio, el transporte y del sector servicios y comunicaciones	7,8%	4,3%	5,8%	6,0%	6,9%
	Autónomo mediano, pequeño empresario	9,2%	4,3%	5,2%	9,5%	8,1%
	Empleado de la administración pública	8,2%	2,1%	5,8%	8,6%	7,4%
	Profesional cualificado	13,1%		5,8%	14,7%	10,9%
	Empresario, ejecutivos, directivos de Administraciones Públicas	1,4%		,5%	,9%	1,1%
	Inactivo	27,3%	63,8%	49,7%	29,3%	34,7%
	Otros	11,9%	12,8%	11,0%	9,5%	11,4%
Profesión Padre	Trabajador manual no cualificado	10,5%	4,3%	7,9%	9,5%	9,4%
	Trabajador manual cualificado	12,3%	8,5%	11,0%	7,8%	11,2%
	Personal administrativo	5,9%	4,3%	3,1%	1,7%	4,6%
	Trabajadores del comercio, el transporte y del sector servicios y comunicaciones	5,7%	6,4%	4,7%	6,9%	5,7%
	Autónomo mediano, pequeño empresario	16,4%	4,3%	7,3%	18,1%	13,9%
	Empleado de la administración pública	6,4%	2,1%	4,2%	6,0%	5,6%
	Profesional cualificado	13,9%	4,3%	9,9%	15,5%	12,7%
	Empresario, ejecutivos, directivos de Administraciones Públicas	6,8%	2,1%	2,1%	7,8%	5,6%
	Inactivo	7,8%	46,8%	31,9%	13,8%	16,3%
	Otros	14,3%	17,0%	17,8%	12,9%	15,1%



		Jóvenes riesgo alto	jóvenes riesgo bajo	Adultos riesgo alto	Adutos riesgo bajo	Total
Sector de actividad - Persona	Construcción	3,1%	2,1%	2,6%	,9%	2,6%
	Hostelería	8,2%	6,4%	4,2%	4,3%	6,7%
	Comercio	13,1%	12,8%	10,5%	12,9%	12,5%
	Industria	2,7%	4,3%	3,7%	4,3%	3,2%
	Agricultura	,8%		2,1%	2,6%	1,3%
	Transportes, servicios y comunicaciones	3,5%	2,1%	4,2%	1,7%	3,3%
	Administración, educación, sanidad y servicios sociales	24,4%	36,2%	49,2%	22,4%	30,4%
	Nuevas tecnologías, medios sociales y sector TIC	11,3%	23,4%	15,7%	8,6%	12,6%
	Inactivo	33,0%	12,8%	7,9%	42,2%	27,4%
Sector de actividad - Madre	Construcción	1,4%		3,1%	,9%	1,7%
	Hostelería	9,8%		3,1%	6,0%	7,2%
	Comercio	12,1%	6,4%	7,3%	9,5%	10,3%
	Industria	5,3%	8,5%	1,6%	4,3%	4,5%
	Agricultura	1,2%	4,3%	2,6%	2,6%	1,9%
	Transportes, servicios y comunicaciones	1,0%	2,1%	3,1%	,9%	1,5%
	Administración, educación, sanidad y servicios sociales	34,4%	4,3%	14,1%	41,4%	29,1%
	Nuevas tecnologías, medios sociales y sector TIC	1,2%	4,3%	,5%		1,1%
	Inactivo	33,4%	70,2%	64,4%	34,5%	42,6%
Sector de actividad - Padre	Construcción	16,4%	10,6%	7,9%	11,2%	13,4%
	Hostelería	4,9%	2,1%	2,1%	6,9%	4,4%
	Comercio	11,5%	6,4%	8,9%	14,7%	11,0%
	Industria	13,3%	10,6%	8,4%	6,9%	11,2%
	Agricultura	2,7%	4,3%	2,6%	4,3%	3,0%
	Transportes, servicios y comunicaciones	8,0%		7,3%	11,2%	7,8%
	Administración, educación, sanidad y servicios sociales	23,2%	6,4%	9,9%	28,4%	20,0%
	Nuevas tecnologías, medios sociales y sector TIC	6,8%		2,6%		4,5%
	Inactivo	13,3%	59,6%	50,3%	16,4%	24,7%



Caracterización de grupos en base al uso del casco

Comparación y caracterización extensa de los grupos de riesgo: casco

	MOTORISTAS EN GENERAL	RIESGO BAJO: USUARIOS SIEMPRE CASCO EN TODAS LAS VÍAS: 77 casos	RIESGO ALTO: USUARIOS NO SIEMPRE DE CASCO EN ALGUNA DE LAS VÍAS: 29 casos
SEXO	35,6% mujeres 64,4% hombres	32% mujeres 68% hombres	44,8% mujeres 55,2% hombres
EDAD MEDIA	36,9 años	37,86 años	34,7 años
CANTIDAD AMIGOS FB	193,9 amigos	171,4 amigos	253,5 amigos
TIPO DE RELACIÓN	15,1% casados 9,4% en una relación	15,6% casados 9,1% en una relación 9,1% solteros	13,8% casados 3,4% solteros
TIPO DE CICLOMOTOR	39,6% <i>scooter</i> 15,1% <i>naked</i> 11,3% custom 10,4% <i>touring</i> endure 10,4% ciclomotor	36,4% <i>scooter</i> 20,8% <i>naked</i> 11,7% custom 7,8% ciclomotor 9,1% <i>touring</i> endure	48,3% <i>scooter</i> 18,2% ciclomotor 13,8% <i>touring</i> endure
CILINDRADA	-50: 18,9% 51-125: 18,3% 126-250: 15,1%	-50: 14,3% 51-125: 29,9% 126-250: 14,3%	-50: 31% 51-125: 24,1% 126-250: 17,2%
PARA IR A TRA- BAJAR	40,6% siempre 14,2% nunca	41,6% siempre 11,7% nunca	37,9% siempre 20,7% nunca
PARA OTROS	23,6% siempre 3,8% nunca	22,1% siempre 3,9% nunca	27,6% siempre 3,4% nunca
HÁBITAT	40,6% gran ciudad 28,3% ciudad pequeña 19,8% pueblo	39% gran ciudad 31,2% ciudad pequeña 15,6% pueblo	44,8% gran ciudad 31% pueblo 20,7% ciudad pequeña
ESTUDIOS	50,9% superiores 38,7% secundarios 10,4% primarios	50,6% superiores 37,7% secundarios 11,7% primarios	51,7% superiores 41,4% secundarios 6,9% primarios
ESTUDIOS MA- DRE / PADRE	22,6%/23,6% superiores 51,9%/46,2% primarios	19,5%/24,7% superiores 54,4%/46,8% primarios	21%/20,7% superiores 44,8%/44,8% primarios
SITUACIÓN LABORAL	41,5% contrato indefinido 15,1% eventuales/ inactivos 14,2% autónomos/paro	42,9% contrato indefinido 13% paro 14,3% eventuales 15,6% autónomos	37,9% contrato indefinido 17,2% paro 17,2% eventuales 17,2% autónomos
SITUACIÓN LABORAL MADRE/PADRE	20,8%/19,8% contrato inde- finido 64,2%/61,3% inactivo	19,5%/18,2% contrato indefi- nido 68,8%/66,2% inactivo	24,1%/24,1% contrato inde- finido 51,7%/48,3% inactivo



MOTORISTAS EN GENERAL		RIESGO BAJO: USUARIOS SIEMPRE CASCO EN TODAS LAS VÍAS: 77 casos	RIESGO ALTO: USUARIOS NO SIEMPRE DE CASCO EN ALGUNA DE LAS VÍAS: 29 casos
PROFESIÓN	17% prof.cualificado 13,2% comercio, transporte, servicios 11,3% admon pública 9,4% autónomo, pequeño empresario	20,8% prof. cualificado 13% admon pública 13% comercio, transporte, servicios 10,4% autónomo, pequeño empresario	13,8% comercio, transpor- te, servicios 13,8% administrativo 6,9% prof. cualificado 6,9% admon pública 6,9% autónomo, pequeño empresario
SECTOR DE ACTIVIDAD	18,9% admon, educación, sanidad 16% nuevas tecnologías y sector TIC 15,1% hostelería / comercio	20,8% admon, educación, sanidad 15,6% nuevas tecnologías 15,6% hostelería 15,6% comercio	17,2% nuevas tecnologías 13,8% admon, educación, sanidad 13,8% hostelería / comercio

Datos completos de los grupos de riesgo: casco

		Siempre	No siempre	Total
Sexo	mujer	32,0%	44,8%	35,6%
	hombre	68,0%	55,2%	64,4%
Recodificación de Edad	18-24	13,2%	14,8%	13,6%
	25-29	11,8%	14,8%	12,6%
	30-35	14,5%	14,8%	14,6%
	35-39	11,8%	14,8%	12,6%
	40-44	10,5%	14,8%	11,7%
	45-49	21,1%	14,8%	19,4%
	+50	17,1%	11,1%	15,5%
Tipo de relación	Divorced	1,3%		,9%
	Engaged	3,9%	3,4%	3,8%
	In a Relationship	9,1%	10,3%	9,4%
	In an Open Relationship	1,3%		,9%
	It's Complicated	3,9%	6,9%	4,7%
	Married	15,6%	13,8%	15,1%
	NULL	55,8%	62,1%	57,5%
	Single	9,1%	3,4%	7,5%
¿Qué tipo de ciclomotor o motocicleta tienes?	Naked	20,8%		15,1%
	Sport style	6,5%	6,9%	6,6%
	Ruteras	7,8%	3,4%	6,6%
	Touring endure	9,1%	13,8%	10,4%
	custom	11,7%	10,3%	11,3%
	Scooter	36,4%	48,3%	39,6%
	Ciclomotor	7,8%	17,2%	10,4%



		Siempre	No siempre	Total
¿Cuál es la cilindra- da de tu ciclomotor o motocicleta?	-50	14,3%	31,0%	18,9%
	51-125	29,9%	24,1%	28,3%
	126-250	14,3%	17,2%	15,1%
	251-500	3,9%	6,9%	4,7%
	501-1.000	28,6%	20,7%	26,4%
	+1.000	9,1%		6,6%
Dinos para qué te mueves - Ir a traba- jar	Nunca	11,7%	20,7%	14,2%
	Muy ocasionalmente	18,2%	13,8%	17,0%
	A veces	14,3%	6,9%	12,3%
	Muy a menudo	14,3%	20,7%	16,0%
	Siempre	41,6%	37,9%	40,6%
Dinos para qué te mueves - Otros	Nunca	3,9%	3,4%	3,8%
	Muy ocasionalmente	6,5%	10,3%	7,5%
	A veces	23,4%	17,2%	21,7%
	Muy a menudo	44,2%	41,4%	43,4%
	Siempre	22,1%	27,6%	23,6%
¿Cuántos Kilóme- tros conduces al año ?	1	1,3%		,9%
	2	32,5%	27,6%	31,1%
	3	26,0%	41,4%	30,2%
	4	24,7%	17,2%	22,6%
	5	10,4%	10,3%	10,4%
	6	5,2%	3,4%	4,7%
¿con qué frecuen- cia te pones el casco? - Autopistas	Nunca		48,3%	13,2%
	Muy ocasionalmente		20,7%	5,7%
	A veces		20,7%	5,7%
	Muy a menudo		6,9%	1,9%
	Siempre	100,0%	3,4%	73,6%
¿con qué frecuen- cia te pones el casco? - Carreteras NAcionales	Nunca		31,0%	8,5%
	Muy ocasionalmente		13,8%	3,8%
	A veces		20,7%	5,7%
	Muy a menudo		20,7%	5,7%
	Siempre	100,0%	13,8%	76,4%
¿con qué frecuen- cia te pones el casco? - Carreteras Secundarias	Nunca		20,7%	5,7%
	Muy ocasionalmente		20,7%	5,7%
	A veces		27,6%	7,5%
	Muy a menudo		17,2%	4,7%
	Siempre	100,0%	13,8%	76,4%
¿con qué frecuen- cia te pones el casco? - Zona urba- na	Muy ocasionalmente		17,2%	4,7%
	A veces		13,8%	3,8%
	Muy a menudo		17,2%	4,7%
	Siempre	100,0%	51,7%	86,8%



		Siempre	No siempre	Total
¿Dónde vives?	Pueblo	15,6%	31,0%	19,8%
	Ciudad pequeña	31,2%	20,7%	28,3%
	En las afueras (ciudad dormitorio)	14,3%	3,4%	11,3%
	Una gran ciudad	39,0%	44,8%	40,6%
Estudios (concluidos o en curso) - Persona	Primarios	11,7%	6,9%	10,4%
	Secundarios	37,7%	41,4%	38,7%
	Superiores	50,6%	51,7%	50,9%
Estudios (concluidos o en curso) - Madre	Primarios	54,5%	44,8%	51,9%
	Secundarios	26,0%	24,1%	25,5%
	Superiores	19,5%	31,0%	22,6%
Estudios (concluidos o en curso) - Padre	Primarios	46,8%	44,8%	46,2%
	Secundarios	28,6%	34,5%	30,2%
	Superiores	24,7%	20,7%	23,6%
Situación laboral - Persona	Contrato Indefinido	42,9%	37,9%	41,5%
	Autónomo	15,6%	10,3%	14,2%
	Contratos eventuales	14,3%	17,2%	15,1%
	Paro	13,0%	17,2%	14,2%
	Inactivo (estudiante/ama de casa/jubilado)	14,3%	17,2%	15,1%
Situación laboral - Madre	Contrato Indefinido	19,5%	24,1%	20,8%
	Autónomo	7,8%	13,8%	9,4%
	Contratos eventuales	2,6%	6,9%	3,8%
	Paro	1,3%	3,4%	1,9%
	Inactivo (estudiante/ama de casa/jubilado)	68,8%	51,7%	64,2%
Situación laboral - Padre	Contrato Indefinido	18,2%	24,1%	19,8%
	Autónomo	13,0%	20,7%	15,1%
	Contratos eventuales		3,4%	,9%
	Paro	2,6%	3,4%	2,8%
	Inactivo (estudiante/ama de casa/jubilado)	66,2%	48,3%	61,3%
Profesión - Persona	Trabajador manual no cualificado	7,8%	3,4%	6,6%
	Trabajador manual cualificado	7,8%	6,9%	7,5%
	Personal administrativo	6,5%	13,8%	8,5%
	Trabajadores del comercio, el transporte y del sector servicios y comunicaciones	13,0%	13,8%	13,2%
	Autónomo mediano, pequeño empresario	10,4%	6,9%	9,4%
	Empleado de la administración pública	13,0%	6,9%	11,3%
	Profesional cualificado	20,8%	6,9%	17,0%
	Empresario, ejecutivos, directivos de Administraciones Públicas		3,4%	,9%
	Inactivo	9,1%	6,9%	8,5%
	Otros	11,7%	31,0%	17,0%



		Siempre	No siempre	Total
Profesión - Madre	Trabajador manual no cualificado	7,8%	10,3%	8,5%
	Trabajador manual cualificado	2,6%		1,9%
	Personal administrativo	2,6%	6,9%	3,8%
	Trabajadores del comercio, el transporte y del sector servicios y comunicaciones	5,2%	6,9%	5,7%
	Autónomo mediano, pequeño empresario	7,8%	10,3%	8,5%
	Empleado de la administración pública	7,8%	10,3%	8,5%
	Profesional cualificado	5,2%	3,4%	4,7%
	Empresario, ejecutivos, directivos de Administraciones Públicas	1,3%		,9%
	Inactivo	46,8%	27,6%	41,5%
	Otros	13,0%	24,1%	16,0%
Profesión - Padre	Trabajador manual no cualificado	5,2%	10,3%	6,6%
	Trabajador manual cualificado	10,4%	6,9%	9,4%
	Personal administrativo	2,6%		1,9%
	Trabajadores del comercio, el transporte y del sector servicios y comunicaciones	3,9%	3,4%	3,8%
	Autónomo mediano, pequeño empresario	10,4%	13,8%	11,3%
	Empleado de la administración pública	7,8%	10,3%	8,5%
	Profesional cualificado	9,1%	3,4%	7,5%
	Empresario, ejecutivos, directivos de Administraciones Públicas	1,3%	6,9%	2,8%
	Inactivo	29,9%	20,7%	27,4%
	Otros	19,5%	24,1%	20,8%
Sector de actividad - Persona	Construcción	2,6%	13,8%	5,7%
	Hostelería	15,6%	13,8%	15,1%
	Comercio	15,6%	13,8%	15,1%
	Industria	7,8%	3,4%	6,6%
	Agricultura	2,6%		1,9%
	Transportes, servicios y comunicaciones	6,5%	10,3%	7,5%
	Administración, educación, sanidad y servicios sociales	20,8%	13,8%	18,9%
	Nuevas tecnologías, medios sociales y sector TIC	15,6%	17,2%	16,0%
	Inactivo	13,0%	13,8%	13,2%
Sector de actividad - Madre	Hostelería	14,3%	6,9%	12,3%
	Comercio	5,2%	24,1%	10,4%
	Industria	2,6%		1,9%
	Agricultura	3,9%	6,9%	4,7%
	Administración, educación, sanidad y servicios sociales	16,9%	17,2%	17,0%
	Nuevas tecnologías, medios sociales y sector TIC	1,3%		,9%
	Inactivo	55,8%	44,8%	52,8%



		Siempre	No siempre	Total
Sector de actividad - Padre	Construcción	14,3%	13,8%	14,2%
	Hostelería	7,8%	3,4%	6,6%
	Comercio	3,9%	17,2%	7,5%
	Industria	7,8%	6,9%	7,5%
	Agricultura	6,5%		4,7%
	Transportes, servicios y comunicaciones	1,3%	3,4%	1,9%
	Administración, educación, sanidad y servicios sociales	9,1%	13,8%	10,4%
	Nuevas tecnologías, medios sociales y sector TIC	5,2%		3,8%
	Inactivo	44,2%	41,4%	43,4%